



**HAL**  
open science

# Les gares du vin en guerre. La Première Guerre mondiale et ses conséquences pour le commerce des vins languedociens

Stéphane Le Bras

## ► To cite this version:

Stéphane Le Bras. Les gares du vin en guerre. La Première Guerre mondiale et ses conséquences pour le commerce des vins languedociens. *Revue d'histoire des chemins de fer*, 2018, 50-51, p.175-195. halshs-01956726

**HAL Id: halshs-01956726**

**<https://shs.hal.science/halshs-01956726>**

Submitted on 16 Dec 2018

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Ceci est une version intermédiaire du texte final. Elle contient probablement des coquilles

## **Les gares du vin en guerre. La Première Guerre mondiale et ses conséquences pour le commerce des vins languedociens<sup>1</sup>**

Stéphane LE BRAS  
Maître de conférences en histoire contemporaine,  
Université Clermont-Auvergne

**Résumé** – La guerre a mobilisé, dès août 1914, des millions d’hommes mais également des millions de tonnes de matériels, parmi lesquels une grande partie des engins circulant sur les chemins de fer. Pour le commerce des vins languedociens, c’est un véritable problème, car 95 % de la production viticole est exportée au-delà des frontières de la région, majoritairement par des wagons-réservoirs ou plates-formes qui sont réquisitionnés, détruits ou perdus dès 1914. La filière méridionale doit alors s’adapter.

**Abstract** – *The war mobilized, from August 1914, millions of men and millions of tons of materials, among which a large part of the equipment circulating on the railways. For the Languedoc wine trade, this is a real problem, because 95% of the wine production is exported beyond the region's borders, mainly by tank wagons or platforms which are requisitioned, destroyed or lost as early as 1914. The southern wine sector must then adapt.*

**Mots-clés** : vigne, vin, négoce, wagons-réservoirs, plates-formes, syndicalisme patronal, réquisitions.

**Keywords**: *vines, wine, trade, tank wagons, platforms, employers' unionism, requisitions.*

Alors que les combats font rage depuis plus de deux pleines années maintenant, le président de la chambre de commerce de Béziers, Achille Gaillard, introduit son exposé sur les modalités de la rénovation économique nationale devant les membres de la chambre réunis au début de l’année 1917 en ces termes : « La Guerre a été une guerre de chemins de fer<sup>2</sup> ». Puis, il conclut son intervention par une série de vœux dont l’un préconise d’« intensifier toutes les productions de guerre afin d’apporter aux combattants plus que leurs besoins de vivres, de canons et de munitions, et aider à la Victoire. »

---

<sup>1</sup> Ce travail s’inscrit dans un programme de recherche sur les groupements et groupes de pression vitivinicoles, financé par la Fondation pour la recherche en alcoologie et la Fondation de France.

<sup>2</sup> Archives départementales de l’Hérault [désormais ADH], 10 R 322, Affaires militaires et organismes en temps de guerre, fonds de la section économique de la XVI<sup>e</sup> région, Mémoires, Rapport sur la rénovation économique, janvier 1917.

Le lien implicitement établi ici par le président de l'autorité consulaire est révélateur de l'importance primordiale des moyens de communication et des transports de marchandises vers le front. Celui-ci est tout particulièrement souligné, dans l'immédiat après-guerre, dans un ouvrage étudiant le rôle des chemins de fer durant le conflit : « Il était bien certain que, sur un pareil front, le transport des réserves ne pourrait s'effectuer qu'au moyen des chemins de fer » (Bornecque et Le Henaff, 1922, p. XI). Si les études ou les rapports faits devant les commissions parlementaires évoquent principalement la mise en œuvre de la concentration, puis l'acheminement des troupes<sup>3</sup>, l'intervention de Gaillard ainsi que d'autres archives<sup>4</sup> mettent en avant la préoccupante question du ravitaillement en vivres.

Dans le Biterrois – et par extension dans l'ensemble du département héraultais et de la région languedocienne – cette problématique concerne surtout l'acheminement vers le front de la principale production régionale, le vin. En effet, depuis la reconstitution post phylloxérique<sup>5</sup>, le Languedoc est entré dans l'ère d'une production viticole de masse<sup>6</sup>. Dans les trois départements méridionaux (Aude, Gard, Hérault), les ceps replantés après les dévastations dues au Phylloxéra assurent la réponse à une consommation sans cesse croissante<sup>7</sup>, et l'économie régionale s'oriente massivement vers une dépendance très nette vis-à-vis de la viticulture et ses dérivés (négoce, tonnellerie, plants, produits phytosanitaires, etc.). À l'inverse, la nation est tout particulièrement dépendante de la région en ce domaine. Ainsi, dans les années précédant le conflit, entre 1910 et 1913, les trois départements fournissent la moitié de la production métropolitaine, dont près du quart pour le seul département de l'Hérault<sup>8</sup>. Fondée sur cette monoculture, l'économie régionale est donc particulièrement extravertie, essentiellement vers le marché intérieur dont elle est le principal fournisseur. Pour ce faire, un imposant dispositif commercialo-industriel permet de répondre aux besoins des clients dits de l'« extérieur », ces maisons de négoce, sociétés à succursales multiples, coopératives de consommation, cafetiers ou particuliers extraméridionaux qui assurent la livraison des vins locaux, souvent coupés avec des vins étrangers ou algériens. Dans cet écosystème complexe, les chemins de fer ont un rôle déterminant car ils permettent l'acheminement<sup>9</sup>, avec plus ou moins de rapidité et de sécurité, de plusieurs milliers d'hectolitres par jour, circulant par wagons-plates-formes ou wagons-réservoirs depuis les petites gares du réseau d'intérêt local jusqu'aux grandes gares d'expédition (Sète, Béziers, Montpellier, Narbonne, Nîmes) des réseaux nationaux (Compagnie du Midi et Paris-Lyon-Méditerranée).

---

<sup>3</sup> Citons, par exemple, celui fait devant le sénat par le sénateur Henry Bérenger, en février 1916. (Cf. Archives du Sénat [désormais AdS], 69 S 116, commissions sénatoriales relatives à la Première Guerre mondiale, commission de l'armée, rapports devant la commission, rapport sur les chemins de fer stratégiques et de campagne pendant la guerre actuelle par M. Henry Bérenger, adopté le 10 février 1916).

<sup>4</sup> AdS, 14 S 45, Commission des finances, séances : procès-verbaux, communication sur les chemins de fer et sur le prix du vin réquisitionné, 07/03/1916.

<sup>5</sup> Voir à ce sujet Garrier (1989).

<sup>6</sup> Gaston Galtier est le premier à utiliser cette expression de vignoble de masse, reprise ensuite par de nombreuses études (Cf. Galtier (1958)).

<sup>7</sup> Au début du siècle, cette consommation s'élève en moyenne à un peu plus de 100 l par habitant par an sur l'ensemble du territoire métropolitain. À Paris, elle dépasse les 200 l par hab.

<sup>8</sup> Production languedocienne : 1910 : 15.9 millions d'hl ; 1911 : 18.8 ; 1912 : 23.8 ; 1913 : 19.9. Production nationale : 1910 : 28 ; 1911 : 44 ; 1912 : 54 ; 1913 : 41.

<sup>9</sup> Gaston Galtier estime qu'avant 1914, les expéditions par voies ferrées représentent entre 90 et 100 % de la production locale.

Or, avec l'ouverture des hostilités en août 1914, émergent deux problématiques. Tout d'abord, comment, dans un contexte de perturbations généralisées, continuer à expédier ces millions d'hectolitres vers la clientèle habituelle. Ensuite, et peut-être surtout, dans quelle direction vont s'orienter les marchés aux armées, l'un des principaux clients de la viticulture languedocienne depuis la moitié du XIX<sup>e</sup> siècle.

Au cœur de ces interrogations qui touchent à la fois le monde de la propriété et du commerce locaux dès l'ouverture du conflit se trouve la brûlante question des gares, centres névralgiques de la mobilisation et de la concentration en août 1914, puis objets d'un contrôle strict des autorités militaires, avec comme conséquences de nouvelles modalités pour l'expédition des vins et de nouvelles tensions entre l'armée, les compagnies de chemin de fer et les représentants du négoce méridional.

Pour étudier cette situation paroxystique, qui se mue en routine dès 1915, et évaluer la place qu'occupèrent dans la logistique militaire les négociants en vins, nous verrons dans un premier temps les effets disruptifs du conflit en ce qui concerne des expéditions de vins par chemin de fer – pourtant croissantes –, pour ensuite mettre en exergue le rôle des représentants patronaux durant le conflit à ce sujet.

## **La Grande guerre et le transport ferré des vins : effets disruptifs et opportunités**

Lorsque s'ouvre le conflit, l'inquiétude pointe dans les rangs du négoce. Outre la mobilisation générale qui touche de nombreuses familles de la profession, c'est la désorganisation dans le domaine des transports qui suscite l'anxiété la plus profonde. Celle-ci est la conséquence de plusieurs facteurs.

### ***Réquisitions, destructions et désorganisation : la prééminence des questions matérielles***

Avant même que la « guerre éclair » envisagée par les états-majors ne se transforme en un long conflit de positions, réclamant une intense implication de tous les Français, même loin du front, l'État met en place dès août 1914 un processus de réquisition qui touche de nombreux moyens de locomotion : équidés (chevaux et mulets), automobiles et chemins de fer. Les compagnies de chemin de fer perdent, dès le 31 juillet, toute leur indépendance en matière de gestion de leur réseau, de leur personnel et de leur matériel<sup>10</sup>. Ils sont désormais placés sous la tutelle des autorités militaires, avec comme objectif prioritaire l'acheminement des troupes, des munitions et des vivres. À cet effet, les wagons privés (wagons-réservoirs ou wagons-plates-formes) sont également réquisitionnés auprès des maisons de commerce qui en étaient propriétaires ou des sociétés de location de matériel roulant<sup>11</sup>. À certains endroits, on

---

<sup>10</sup> Arrêté des ministres de la Guerre et des Travaux publics du 29 juillet 1914, en concordance avec l'article 54 du cahier des charges des compagnies (cité par Bornecque et Le Henaff, 1922, p. 1 et 12).

<sup>11</sup> ADH, 10 R 363, Affaires militaires et organismes en temps de guerre, fonds de la section économique de la XVI<sup>e</sup> région, Transports, minute préfectorale, 30/10/1916. En novembre 1916, un débat à la Chambre des députés nous apprend qu'environ la moitié des wagons-réservoirs ont été réquisitionnés, soit 2 500 environ (JORF, Chambre des députés, séance du 11 novembre 1916, p. 3303). Dans un rapport à la fin de l'année 1917, ce chiffre est revu à la hausse : on estime le nombre de wagons-réservoirs à 8 140 et le taux de réquisition pour l'année 1916 à 40 %. (Impressions de la Chambre des députés, *Proposition de loi tendant à organiser rationnellement la réquisition et l'exploitation des wagons-réservoirs*, n° 4050, 1918, p. 2). De son côté, un rapport de la chambre de

réquisitionne les embranchements privés pour récupérer les rails et alimenter les chantiers de pose dans le Nord et l'Est de la France (Bornecque et Le Henaff, 1922, p. 122). La mobilisation enfin prive les gares d'une main-d'œuvre généralement nombreuse et surtout formée à la manipulation des fûts, des wagons et des vins eux-mêmes<sup>12</sup>.

Par ailleurs, la violence et l'extension des conflits à un large tiers nord-est de la France sont particulièrement préjudiciables aux négociants languedociens. En effet, si une part considérable de la production locale ou en transit (depuis l'Espagne, le Portugal, l'Italie, la Grèce et surtout l'Algérie) est expédiée vers des bassins de consommation plus ou moins éloignés du front (Bordelais, Lyonnais, Dijonnais, centre de la France), les maisons de commerce disposent de très nombreux clients à proximité ou dans la zone des combats. Or cette clientèle est directement ou indirectement touchée par ces derniers, rendant tout commerce impossible ou presque. Le général Gassouin, dans la préface des *Chemins de fer français et la guerre*, précise ainsi que : « les réseaux du Nord et de l'Est, sur lesquels aboutissaient la presque totalité des transports, avaient été en partie détruits lors de l'avance allemande de 1914 » (Bornecque et Le Henaff, 1922, p. XIV). Ce constat est confirmé par le président du syndicat régional des vins du Midi, Marius Leroy d'Audéric, qui évoque les caves et les maisons des négociants de l'Est, du Nord et de la région parisienne, « trouées par les bombardements »<sup>13</sup>, tandis que le sénateur Georges Lugol évoque la situation délicate des marchands en gros de vins dans les départements envahis, victimes de vols<sup>14</sup>.

En conséquence, c'est la désorganisation la plus totale qui règne dans la filière. Dès le début du conflit, la situation est critique, notamment avec l'arrêt des transactions et de l'activité commerciale pendant plusieurs longues semaines<sup>15</sup>, principalement en raison des difficultés de transport sur les réseaux ferrés<sup>16</sup>. Cette situation est d'autant plus dommageable que la récolte de 1914 est abondante, et que la guerre éclate au moment de la récolte, période la plus intense en matière d'expéditions vers les bassins de consommation. Elle vient renforcer le désordre qui touche la production, frappée par le manque structurel de vaisselle vinaire et de capacités de logement, ainsi que le déficit conjoncturel de produits d'entretiens, d'engrais et de main-d'œuvre. Les contrats ne sont pas respectés, certaines marchandises perdues ou égarées, les retards de livraison s'accumulent.

Néanmoins, alors que les combats s'intensifient, le salut de la filière vient paradoxalement également du conflit et du front.

### ***Le front, une opportunité salutaire***

Depuis déjà longtemps, le vin fait partie de l'alimentation d'une majorité de Français, et le XIX<sup>e</sup> siècle amorce une première généralisation de sa consommation, notamment dans les

---

commerce de Narbonne estime le nombre de wagons-réservoirs réquisitionnés pour l'année 1917 à près de 5 700, tandis que l'Intendance avance un chiffre proche de 4 000.

<sup>12</sup> ADH, 10 R 363, *op. cit.*, minute préfectorale, 30/10/1916.

<sup>13</sup> *Bulletin mensuel du Syndicat des vins du Midi* [désormais *BMS*], février-mars 1915, p. 159.

<sup>14</sup> AdS, groupe parlementaire des départements envahis, réunions : procès-verbaux, 12/11/1915.

<sup>15</sup> *BMS*, août-sept. 1914, p. 125.

<sup>16</sup> En raison de la réquisition des voies ferrées pour le transport militaire, lorsqu'ils sont possibles, les transports ferrés de marchandises vers le Nord de la France empruntent des chemins plus longs, accidentés, moins rapides et surtout à une seule voie.

cités et quartiers populaires, autour des usines des grands bassins industriels<sup>17</sup>. Consommé pour ses vertus désaltérantes, le vin est aussi un aliment, entrant dans la ration calorique des travailleurs de force, voire des soldats en campagne. C'est pour cela qu'à l'époque contemporaine, dès les guerres napoléoniennes, l'armée recommande l'approvisionnement en vins pour les troupes (Meigner, 2012) et que le vin fait partie de l'alimentation des armées au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, comme en témoignent les archives<sup>18</sup>, certaines illustrations ou publications<sup>19</sup>. Mais, jusqu'en 1914, il n'existe pas, à grande échelle<sup>20</sup>, de distribution régulière de vin aux troupes. Il faut en effet attendre avril 1914 et l'Instruction sur l'alimentation en campagne (Bulletin officiel du ministère de la Guerre, 1914, p. 64) puis octobre 1914 et une circulaire du ministère de la Guerre pour que le quart de litre de vin, d'abord réservé aux « hommes bivouaqués », puis à l'ensemble des mobilisés dans la zone des armées, vienne compléter la ration alimentaire solide journalière des soldats<sup>21</sup>. Le vin devient alors un élément central du quotidien et de l'imaginaire des combattants : ferment national, on le retrouve sur les cartes-postales, sur les photographies, dans les chansons, les carnets de poilus ou les journaux de tranchées (Ridel, 2016).

Pour la filière languedocienne, il s'agit d'une opportunité que producteurs et négociants ont su saisir en septembre 1914 en offrant, sur initiative des préfets, près de 200 000 hl de vin aux armées (dont une très large partie en provenance de l'Hérault<sup>22</sup>). À partir de l'automne 1914, il faut désormais assurer l'envoi d'un minimum de 50 cl de vin par soldat par jour, soit près de 20 000 hl journaliers pour assurer le ravitaillement régulier de l'armée, dont près d'un quart en provenance du seul département de l'Hérault. À partir des mois et années qui suivent, ces chiffres sont en constante augmentation : mi-1915, l'Hérault doit fournir 4 800 hl par jour<sup>23</sup> et, cette année-là, les besoins prévisionnels établis par le ravitaillement général pour l'ensemble des troupes s'élèvent à un total de 4,5 millions d'hl, chiffre qui grimpe à 6 millions en 1917<sup>24</sup> puis à 10 millions en 1918<sup>25</sup>. En dépit des difficultés inhérentes à de tels types de marchés<sup>26</sup>, les gains pour les négociants qui peuvent continuer à assurer les expéditions vers la

---

<sup>17</sup> Voir à ce sujet Nourrisson (1988).

<sup>18</sup> ADH, 2 R 562, Affaires militaires et organismes en temps de guerre, Intendance, Adjudication des fournitures de vin pour l'armée d'Afrique (1848-1850), achat direct aux viticulteurs du Midi (1909).

<sup>19</sup> État-major, *Instruction du 19 juillet 1909 sur les moyens de donner à l'alimentation dans l'armée un caractère rationnel*, Paris, 1909. Même si cela n'est pas sans débats contradictoires (voir, par exemple, Docteur E. Lux, *De l'alimentation rationnelle et pratique des armées en campagne et à l'intérieur*, Paris, 1881).

<sup>20</sup> Des achats sont faits en Algérie par les services de l'Intendance militaire lors de la campagne du Maroc, à la fin des années 1910. (Cf. AdS, Commissions sénatoriales relatives à la Première Guerre mondiale, Commission de l'armée, Rapports devant la commission, rapport sur le ravitaillement en vin des armées par M. André Lebert, 20/11/1916 [désormais *Rapport Lebert*], p. 2.

<sup>21</sup> Cette ration journalière peut être complétée par un autre quart, payé par les ordinaires, ainsi que par des achats faits par les soldats de leur propre initiative, auprès de marchands indépendants ou des coopératives militaires. Les gradés fournissent également des rations supplémentaires, lors de certaines fêtes (14 juillet, par exemple) ou d'événements exceptionnels. À partir de 1916, cette ration quotidienne passe à un demi-litre, puis à trois-quarts de litre en 1918 (un demi-litre gratuit et un quart de litre remboursable). Enfin, cette ration normale peut être complétée par une ration forte de même quantité, dans certains cas définis par le commandement.

<sup>22</sup> Entre 70 000 et 100 000 hl en provenance du seul département de l'Hérault, selon les sources.

<sup>23</sup> *BMS*, avril-mai-juin 1915, p. 182.

<sup>24</sup> *Rapport Lebert*, p. 4 et 19.

<sup>25</sup> Soit 28 000 hl/jour, dont 22 000 pour la seule XVI<sup>e</sup> région. (Cf. ADH, 10 R 404, Organismes temporaires du temps de la Première Guerre, commission de réception n° 6 de Saint-Pons, Réquisition de vins, Correspondance 1918).

<sup>26</sup> Retards dans les paiements, puis système des réquisitions mis en place à partir de septembre 1915.

clientèle militaire mais aussi civile<sup>27</sup> sont exponentiels. Les cours grimpent rapidement (on dépasse 100 F/an en 1917 contre autour de 12-15 F en 1914), de même que les bénéfices des négociants, entraînant une nouvelle dégradation de leur réputation<sup>28</sup>.

Pour permettre l'acheminement par voie ferrée de ces marchandises, l'État et l'armée mettent en place une nouvelle logistique assurant le ravitaillement militaire et encadrant le ravitaillement civil.

### *Nouveautés logistiques et nouveau système d'expédition aux effets inégaux*

Afin de limiter les perturbations et la désorganisation liées à la difficulté des transports, mais aussi au système d'achat au gré à gré en cours jusqu'au début de la campagne 1915, l'État met en œuvre une nouvelle logistique. En octobre 1915 est créée une sous-intendance des vins, spécialisée dans le ravitaillement aux armées. Son siège est à Montpellier et elle est placée sous la direction d'un intendant directeur (Lamy), tandis que les affaires courantes sont gérées par un sous-intendant (Biro) qui coordonne des services interrégionaux (15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> régions militaires), puisque les départements de l'Hérault, de l'Aude, des Pyrénées-Orientales, du Tarn, de l'Aveyron et du Gard y sont rattachés. Cette sous-intendance est chargée d'acheter les vins libres, de retirer ceux réquisitionnés<sup>29</sup>, de veiller à leur vinification et leur stockage puis à leur expédition vers les stations-magasins disséminés sur le territoire métropolitain<sup>30</sup> avant qu'ils rejoignent les gares régulatrices puis les gares de ravitaillement au front. Si les trois premières opérations, après des débuts difficiles, ne posent pas de problèmes particuliers, il n'en est pas de même pour les expéditions.

Tout d'abord parce que, nous l'avons dit, les chemins de fer connaissent une profonde désorganisation générale. Ensuite, parce qu'il y a un manque patent de disponibilités du matériel roulant, ce qui ralentit les expéditions, en raison notamment de la concurrence entre marchés militaires et marchés civils. Enfin, surtout, car le Languedoc – et l'Hérault notamment – doit expédier des quantités considérables de vin vers le front en provenance de la région, mais aussi d'autres régions dont la production transite par le département (pays importateurs et Algérie surtout<sup>31</sup>). On estime à environ 35 le nombre de wagons-réservoirs qui doivent quitter quotidiennement le seul département de l'Hérault en 1914-1915 pour le seul approvisionnement militaire. Avec des rotations s'étalant sur dix à quinze jours dans le meilleur des cas<sup>32</sup>, c'est une quantité considérable de matériel roulant qui est sollicitée. Enfin, parce que jusqu'en 1917, le vin n'est pas une denrée prioritaire et il ne bénéficie pas des avantages d'autres marchandises sur les réseaux ferrés.

Pour remédier en partie à ces problèmes, on crée en décembre 1915 un bureau central des wagons-réservoirs, placé sous l'autorité du sous-intendant Biro. Ce bureau, en concertation

---

<sup>27</sup> Le front est également approvisionné par des marchands ambulants, eux-mêmes fournis par des négociants locaux.

<sup>28</sup> De nombreuses illustrations évoquent les dérives des marchands de vins (mouillage, spéculation), associés à l'image classique du profiteuse de guerre. Voir, par exemple, *La Baïonnette*, « Les Profiteuses », n° 39, mars 1916.

<sup>29</sup> Un cinquième de la récolte à l'été 1915, puis 1/4 et enfin 1/3 en 1917.

<sup>30</sup> Sur ce sujet, voir *Le Fur* (1916).

<sup>31</sup> 1,2 millions d'hl prévu en 1917.

<sup>32</sup> En raison des difficultés, ce délai s'étend à 45 jours en 1917 (cf. JORF, arrêté ministériel du 17 janvier 1917, 18/01/1917, p. 576).

avec l'inspection générale du ravitaillement (créée en août 1915) et le syndicat national des propriétaires de wagons-réservoirs, réquisitionne les wagons-réservoirs afin de permettre l'approvisionnement journalier des soldats au front. Peu avant la campagne de 1916, le syndicat des loueurs propose le service gracieux de techniciens « en vue d'assurer le rendement intensif du matériel utilisé par le service de l'intendance<sup>33</sup> », qui s'élève à cette période à environ 2 600 wagons-réservoirs. Le système fonctionne alors avec plus ou moins de régularité<sup>34</sup>, comme s'en satisfait le sénateur Lebert dans les deux rapports qu'il fait devant le Sénat. Le sénateur évoque même la création du bureau central comme une avancée pour les transactions ordinaires du commerce car il permet une rationalisation des expéditions et de l'utilisation du matériel roulant.

Mais, dans les faits, la désorganisation persiste, comme l'indiquent les députés Barthe et Rouger<sup>35</sup>. En dépit des efforts de l'administration militaire et des pouvoirs publics, en raison du fort déséquilibre entre l'offre et la demande en matière de matériel roulant, les prix, soumis à une spéculation galopante, augmentent de manière significative au profit des loueurs : en octobre 1916, au moment où les expéditions battent leur plein, le prix de location d'un wagon-réservoir passe de 4 à 14 F en quelques semaines dans la région<sup>36</sup>. On évoque alors une « crise des transports » qui touche, depuis début 1916, l'ensemble de la région méridionale<sup>37</sup>, avec des disparités entre les centres d'expédition, créant tensions ou jalousies<sup>38</sup> et suscitant l'apparition d'un marché noir lucratif (Secondy *et al.*, 2014, p. 200-202)<sup>39</sup>. Les retards s'accumulent par manque de soin et de personnel dans le cas des expéditions militaires, tandis que les compagnies de chemin de fer ont mis en place des systèmes de « rangs d'inscription » pour le ravitaillement civil. Désormais, il faut s'inscrire pour disposer d'un wagon puis expédier ses marchandises, le plus souvent par wagons-réservoirs. En effet, à de très rares exceptions, les plates-formes sont exclues des réseaux, ce qui limite le petit commerce utilisant ce moyen d'expédition pour les petites quantités. Dans ce cadre, il faut parfois attendre de longues semaines, voire plusieurs mois, dans des conditions de stockage déplorables, altérant les vins<sup>40</sup> et même les négociants expédiant à des hôpitaux militaires ou des usines de guerre connaissent des difficultés<sup>41</sup>. En dépit des nombreuses intercessions, notamment en provenance de préfets extraméricains<sup>42</sup>, la situation pour l'approvisionnement civil est critique : en février 1917, le département du Doubs ne reçoit ainsi que la moitié de ses besoins<sup>43</sup>.

---

<sup>33</sup> *Rapport Lebert*, p. 16.

<sup>34</sup> ADH, 10 R 201, Organismes temporaires du temps de la Première Guerre, Transport du ravitaillement, Lettre du Commissaire technique de la sous-section de réseau de Béziers au préfet de l'Hérault, 07/02/1917.

<sup>35</sup> Dans leur proposition de loi pour une rationalisation du système des réquisitions des WR, ils indiquent que « l'action de direction et de contrôle du Bureau central [...] laisse beaucoup à désirer ». (Cf. Impressions de la Chambre des députés, *Proposition* n° 4050, *op. cit.*, 1918, p. 6).

<sup>36</sup> ADH, 10 R 363, *op. cit.*, minute préfectorale, 18/10/1916.

<sup>37</sup> *Ibid.*, « La crise des transports », Compte rendu de séance, chambre de commerce de Montauban, 27/10/1916.

<sup>38</sup> Sète, nœud ferroviaire entre les réseaux PLM et du Midi, zone d'acheminement et d'expédition d'une grande partie des vins d'Algérie, est ainsi régulièrement considérée comme étant privilégiée, ce que confirme l'activité portuaire à partir de 1915 et les témoignages de l'époque. Voir à ce sujet Comby (1921) ou Helys (1918, p. 212 et sq).

<sup>39</sup> Les auteurs évoquent des soldats manutentionnaires qui détournent des wagons contre de fortes sommes.

<sup>40</sup> ADH, 10 R 366, Affaires militaires et organismes en temps de guerre, fonds de la section économique de la XVI<sup>e</sup> région, Transports, Lettre de l'attaché d'intendance de la 8<sup>e</sup> région, 24/10/1916. Cette liasse dispose d'autres lettres de protestation et d'intercession pour faire avancer les expéditions.

<sup>41</sup> *Ibid.*, Lettre de l'attaché de l'intendance de la 11<sup>e</sup> région, 2 avril 1917.

<sup>42</sup> ADH, 10 R 201, *op. cit.*, Correspondance, 1917.

<sup>43</sup> ADH, 10 R 366, *op. cit.*, Lettre de l'attaché de l'intendance de la 7<sup>e</sup> région, 24/02/1917.

Malgré la création, en janvier 1917, d'un parc de wagons-réservoirs par le ministère du Ravitaillement pour le ravitaillement civil (400 unités, gérées par un comité d'exploitation de sept membres, principalement pour ravitailler les coopératives de consommation ou les hôpitaux<sup>44</sup>), les problèmes persistent, notamment en raison de la trop forte demande, des modalités opératoires (les expéditeurs doivent adresser leurs demandes au ministère des Transports qui se met ensuite en liaison avec les compagnies de chemin de fer) ou des dérives (les wagons-réservoirs du parc sont détournés à des fins purement commerciales<sup>45</sup>). En 1918, les plaintes continuent à affluer, et les retards de plusieurs mois entre la transaction et l'expédition persistent<sup>46</sup>, alors qu'une correspondance révèle que des centaines de wagons-réservoirs restent inutilisés – pour diverses raisons – sur le réseau du Midi<sup>47</sup>.

C'est dans ce contexte généralisé de troubles et de tensions, en dépit des tentatives de régulations et de normalisation des pouvoirs publics et de l'armée, qu'interviennent les responsables patronaux.

### **Les responsables patronaux face à la crise des transports : les enjeux d'une implication**

L'État et l'Intendance militaire ne sont pas les seuls à chercher à remédier aux difficultés d'expédition des vins languedociens ou transitant par le Languedoc. Les responsables patronaux, par le biais des organismes et institutions dans lesquels ils siègent, œuvrent également, dès août 1914, en ce sens.

#### ***Une thématique brûlante : responsabilités et questions légales***

Dans les cadres des fonctions syndicales, consulaires ou institutionnelles qu'ils occupent, les représentants des négociants en vins languedociens cherchent très rapidement à évaluer les risques encourus par les maisons de commerce face à la mobilisation générale et l'irruption du conflit. Ainsi, depuis les syndicats des vins – notamment le Syndicat régional fondé en 1900 qui compte 650 membres environ, mais également les syndicats locaux tels ceux de Montpellier, Sète, Béziers, Nîmes, Carcassonne – ou les chambres et tribunaux de commerce<sup>48</sup>, les négociants sont soucieux de la question des transports. Il faut dire que, déjà hors période de conflit, cette question est récurrente et source de nombreuses tracasseries. Ainsi, dans le *Bulletin mensuel du Syndicat de commerce de Montpellier et des syndicats affiliés au Syndicat régional*,

---

<sup>44</sup> JORF, arrêté ministériel du 17 janvier 1917 créant un parc national de réserve de 400 WR, 18/01/1917, p. 576.

<sup>45</sup> Impressions de la Chambre des députés, *Rapport au nom de la Commission des armées chargée d'examiner la proposition de loi de MM. Barthe et Rouger tendant à organiser rationnellement la réquisition et l'exploitation des WR*, n° 4348, 1918, p. 5.

<sup>46</sup> ADH, 10 R 364, Affaires militaires et organismes en temps de guerre, fonds de la section économique de la XVI<sup>e</sup> région, Transports, Lettre de la maison « Parlange » à Carcassonne en septembre 1918. Le négociant se plaint d'une expédition en attente depuis novembre 1917. À noter qu'il s'agit de futaille et donc d'une expédition par wagons-plates-formes.

<sup>47</sup> Il y a ainsi à Limoux près de 1 870 wagons-réservoirs non-utilisés par la Compagnie du Midi. ADH, 10 R 363, *op. cit.*, Lettre du correspondant de la section économique du département de l'Aude, 22 juillet 1918.

<sup>48</sup> Dans ce premier XX<sup>e</sup> siècle, les négociants en vins sont en nombre dans les chambres de commerce méridionales et occupent des places prépondérantes. À Sète, lors des élections consulaires, entre 1900 et 1914, il y a environ 44 % de négociants élus, et le président est Jean Prats, à la tête de la maison « Cazalis & Prats ». Pour plus de précisions, voir Lacombrade (2004).

le thème des transports revient à plus de 225 reprises de 1907 – date du premier numéro –, au début du conflit<sup>49</sup>, la majorité de ces interventions concernant les transports ferrés.

Il n'est ainsi pas surprenant de relever qu'en août 1914, lors de la première réunion du bureau du syndicat régional après le déclenchement des hostilités, les deux premiers thèmes abordés concernent « L'exécution des contrats en cours » – notamment la question du « cas de force majeure » – et la « Reprise de la vie économique – transports »<sup>50</sup>. Or au croisement de ces deux thématiques se trouve la question de la responsabilité des marchandises vendues par les négociants expéditeurs. En effet, une fois la transaction effectuée, la marchandise passe légalement sous la responsabilité des acheteurs. Mais, en raison de la mobilisation, dont l'arrêté ministériel bloque toute réception ou expédition de marchandises et fait cesser l'obligation de délais des compagnies, de nombreux wagons-réservoirs sont en souffrance sur les réseaux du Midi ou du PLM<sup>51</sup>.

De fait, les négociants méridionaux sont devant l'alternative suivante : soit faire revenir leurs vins dans leurs chais et reconnaître leur responsabilité, soit les vendre à l'endroit où ils se trouvent. Dans les deux cas, la solution ne peut être favorable : dans le premier, les négociants se trouveraient à devoir payer les frais de transport et de manutention ; dans le second, les ventes aux enchères, telles qu'elles sont réalisées dans les gares, sont toujours des ventes au moins offrant et sont synonymes de pertes, parfois considérables. Surtout, les cours se sont effondrés au début du conflit et, dans les deux cas, la marchandise ne vaut plus ce qu'elle valait quelques semaines auparavant. Reste la solution d'abandonner la marchandise, mais si cette dernière n'a pas été payée, c'est également une perte sèche pour les négociants. En conséquence, le syndicat de Montpellier recommande alors à ses adhérents de « s'inspirer des circonstances, provoquer des arrangements autant du côté des acheteurs que des transporteurs et se montrer le plus conciliant possible »<sup>52</sup>.

Mais, très rapidement vis-à-vis des compagnies de chemins de fer, les conciliations sont difficiles.

### *La lutte avec les compagnies de chemin de fer*

Ici encore, les conflits avec les compagnies de chemin de fer ne sont pas nouveaux, mais ils prennent une nouvelle tournure, rendue plus alarmante par l'intensité du conflit. En effet, si entre 1907 et 1914, les réclamations et discussions au sujet des compagnies de chemin de fer (principalement la Compagnie du Midi et la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée) sont omniprésentes, elles concernent essentiellement la question des tarifs, les demandes d'améliorations de services diverses et variées ou des réclamations au sujet des retards ou des avaries. La guerre fait émerger de nouvelles contestations.

Dès fin août 1914, un mois après la mobilisation qui a stoppé toutes les expéditions, les responsables patronaux envisagent la reprise de ces dernières et réclament que « les compagnies acceptent les vins en fûts et en wagons-réservoirs dans la mesure du possible [...] dans tous

---

<sup>49</sup> *BMS*, table des matières, 1907-1914.

<sup>50</sup> *BMS*, août-sept. 1914, p. 122-125.

<sup>51</sup> *BMS*, oct.-nov. 1914, p. 136-138.

<sup>52</sup> *BMS*, déc. 1914-janv. 1915, p. 144.

leurs convois journaliers. » Ils évoquent également « l'urgence de cette mesure » à l'approche des vendanges et la « prohibition » qui règne sur les réseaux, notamment en raison de la modification des tarifs, à la hausse<sup>53</sup>. Pour pallier cette situation préjudiciable aux intérêts du commerce bien évidemment, mais également à l'ensemble de la filière et donc de l'économie régionale, les représentants patronaux usent de leur pouvoir de pression pour alerter les pouvoirs publics. Tout au long du conflit, s'ils écrivent directement aux compagnies pour se plaindre des conditions très restrictives d'expédition<sup>54</sup>, ils n'hésitent pas à contacter directement le ministre des Travaux publics. En 1914, ils cherchent à ce qu'il intervienne afin de « faire assurer d'urgence, dans la mesure du possible, les transports à petite vitesse, plein et vide, pour les vins en fûts ou en réservoir »<sup>55</sup>. Pour relayer leurs revendications, ils font également appel aux députés du Midi, tel l'Audois Émile Aldy, qui, à leur tour, écrivent au ministre<sup>56</sup>. De fait, au Parlement, la question des transports de vins vers les armées ou vers les populations civiles revient régulièrement à l'initiative des parlementaires languedociens, fréquemment alertés en partie par les responsables patronaux<sup>57</sup>.

La portée de cette lutte entre deux partenaires commerciaux interdépendants est inégale. Les réponses des compagnies des chemins de fer sont surtout très indécises. Ainsi, fin août 1914, la Compagnie du Midi accepte que chaque négociant dispose d'une expédition par jour mais, dès début septembre, les seules expéditions autorisées sont celles destinées au ravitaillement de Paris<sup>58</sup>. En quelque sorte, on retrouve ici les hésitations et les atermoiements qui caractérisent la filière dans cette période de flou, entre 1914 et 1915. Finalement, les compagnies assurent des rotations minimums, mais au prix de restrictions très nombreuses : géographiques (certaines régions ne sont pas concernées par les envois) ou matérielles (les envois par fûts ne sont que très rarement et difficilement acceptés). Surtout, l'interprétation maximaliste du décret de mobilisation permet aux compagnies de se départir, sans aucune pénalité, de l'obligation de délais, ce qui est problématique pour une marchandise si fragile que le vin. Et tout au long du conflit, tracasseries et frais s'accumulent : entre 1914 et 1915, les droits de circulations doublent, passant de 1,50 à 3 francs par hl (Gervais, 1923, p. 6). En mars 1918, une majoration de 25 % des tarifs est votée (*ibid.*, p. 8). Ces deux mesures grèvent les ressources des négociants les plus fragiles. La même année, à Montpellier, la compagnie PLM accepte les expéditions vers d'autres réseaux que le sien, mais uniquement si les acquits sont établis au bureau de la ville. C'est là un moyen de limiter l'accès aux expéditions des négociants non montpelliérains.

Mais l'action des représentants patronaux a été positive, dans le sens où elle a permis d'assurer une certaine continuité, tout en protégeant les droits de la profession : ainsi, si le délai garanti n'est plus une obligation, le ministre de la Guerre reconnaît la responsabilité des compagnies en cas de pertes et avaries. Cette responsabilité est d'ailleurs reconnue devant les

---

<sup>53</sup> *BMS*, août-sept. 1914, p. 125.

<sup>54</sup> Voir, par exemple, dans une autre région, les doléances du négociant A. Gérin, membre de la chambre de commerce de Montauban, qui écrit à l'ingénieur en charge de l'exploitation du 2<sup>e</sup> arrondissement de la Compagnie du Midi à Toulouse (*cf.* ADH, 10 R 363, *op. cit.*).

<sup>55</sup> Lettre du président du syndicat régional, 25 août 1914, citée dans *BMS*, août-sept. 1914, p. 128.

<sup>56</sup> Lettre d'Aldy, 27 août 1914, citée dans *BMS*, août-sept. 1914, p. 128.

<sup>57</sup> *Journal Officiel de la République française*, Lois et décrets, Tables, Sénat et Chambre, débats, 1914-1918. C'est le cas, par exemple, en janvier 1915 : le député du Gard, Hubert Rouger, demande au ministre des Finances d'exonérer de frais de transport les vins offerts aux armées. (*Cf.* *JORF*, Chambre, débats, 23 janv. 1915, p. 390).

<sup>58</sup> *BMS*, août-sept. 1914, p. 129 et sq.

tribunaux de commerce de Sète et Montpellier dès la fin 1914 dans des litiges opposant négociants et compagnies de chemin de fer<sup>59</sup>.

La réussite de cette action explique que, pendant la guerre, l'activité des syndicats soit intense, entraînant même la création d'un nouveau syndicat à Marseillan en 1917. Les responsables patronaux y gagnent une légitimité, une crédibilité et une respectabilité qui s'expliquent également par leurs efforts pour permettre à la filière de conserver un semblant de normalité pendant le conflit.

### ***Reprise économique et retour à la normale : de l'illusion au possible***

Nous avons vu plus haut que l'une des principales préoccupations du syndicat régional au moment de sa première réunion post-mobilisation, en août 1914, concernait la « Reprise de la vie économique » au moment « où la question de la reprise de l'activité commerciale fait l'objet des préoccupations du monde économique »<sup>60</sup>. C'est là l'un des leitmotifs des représentants patronaux durant tout le conflit : assurer la normalité des conditions d'application du jeu du commerce classique. Il faut souligner ici que ce n'est pas une position incongrue car, comme le souligne Richard Kuisel dans *Le Capitalisme et l'État en France*, l'État lui-même peine à « écarter les méthodes libérales » et seules « les exigences de la guerre totale [l']obligèrent à élargir [son] champs d'intervention » (Kuisel, 1984, p. 74). Ainsi, les responsables patronaux, au même titre que les pouvoirs publics, sont sans cesse dans le compromis entre l'illusion de conditions économiques normales et l'adaptation à une conjoncture troublée et tendue. Ce compromis entre des principes économiques et commerciaux marqués par la temporalité (un avant, un maintenant et un après) est d'ailleurs prégnant dans la création des comités consultatifs d'action économique, dont l'objectif est de répondre aux enjeux économiques courants<sup>61</sup> mais également de « prévoir dès maintenant » les conditions d'exercice commerciaux après-guerre<sup>62</sup>. À cet égard, c'est en ce sens que s'exprime la chambre de commerce de Béziers, à travers la voix de son président, dans le rapport portant sur la rénovation économique dès le début de 1917 : Gaillard y énumère la liste des vœux du commerce local afin de permettre le développement de l'économie nationale. Sans surprise, il y est question du développement de l'outillage national et, plus précisément, des chemins de fer<sup>63</sup>.

En ce sens, les interventions et les actions syndicales ou consulaires sont nombreuses. En 1916, les présidents des chambres de commerce se réunissent pour l'assemblée annuelle qui se tient en novembre. L'un des points abordés, présenté par la chambre de commerce de Nantes, mais soutenu par l'ensemble des chambres de commerce du Midi (et d'autres régions), concerne « le manque de wagons pour les transports »<sup>64</sup>. Les négociants membres des chambres de commerce remplissent ainsi leur premier rôle en tant qu'élus consulaires, à savoir relayer les inquiétudes des professionnels et alerter les pouvoirs publics en se positionnant comme une

---

<sup>59</sup> Lettre du ministre de la Guerre à l'office des transports, le 13 novembre 1914, relayée par *BMS*, fév.-mars, 1915, p. 160 et sq.

<sup>60</sup> *BMS*, août-sept. 1914, p. 125.

<sup>61</sup> Décret du sous-secrétariat du ravitaillement et de l'intendance du ministère de la Guerre du 25 octobre 1915.

<sup>62</sup> ADH, 10 R 322, *op. cit.* Enquête sur la reprise et le développement de la vie économique, avril 1917.

<sup>63</sup> *Ibid.*, rapport sur la rénovation économique, janvier 1917.

<sup>64</sup> ADH, 10 R 363, *op. cit.*, la « Crise du matériel et des transports », PV de séance, chambre de commerce de Montauban, 27/10/1916, p. 2.

force de proposition légitime<sup>65</sup>. Les archives des chambres de commerce du Midi, et notamment celles de Montpellier, indiquent que tout au long du conflit, cette « crise des transports » est une préoccupation majeure<sup>66</sup>. Ainsi, sous la pression des responsables patronaux, relayés par les préfets avec qui ils sont en contact constant, l'inspection générale du ravitaillement organise, à partir de mars 1916, des trains complets. Une lettre du président de la chambre de commerce de Perpignan nous apprend que, fin 1916, un train complet part toutes les semaines, depuis Narbonne à destination d'Is-sur-Tille (Côte-d'Or), avec arrêt à Sète<sup>67</sup>. Cette innovation<sup>68</sup> est une réelle avancée pour le négoce, accélérant selon Lebert « l'évolution du matériel »<sup>69</sup>. D'ailleurs, pour remédier aux difficultés qui persistent en octobre 1918, le ministère du Ravitaillement interdit les expéditions par d'autres moyens que les trains complets<sup>70</sup>. Dans le même esprit et pour favoriser une option alternative au chemin de fer, les présidents des chambres de commerce méridionales, sous l'impulsion de la chambre de commerce de Carcassonne, envisagent de nombreux agrandissements des infrastructures de navigation sur le Canal du Midi, pour lequel une société – la « Société méridionale d'affrètements » – est créée en 1916 afin de faciliter les expéditions vers Toulouse et Bordeaux<sup>71</sup>.

Les syndicats, enfin, jouent également un rôle prépondérant dans la bonne marche de la filière et son articulation avec les expéditions par voies ferrées. En 1917, le ministère des Transports met en place un parc de réserve pour le ravitaillement civil d'environ 400 wagons-réservoirs. Pour pouvoir profiter de ces derniers, il faut nécessairement passer par l'intercession des syndicats, comme le souligne une minute préfectorale indiquant qu'« une demande d'un caractère individuel et particulier ne peut recevoir satisfaction. Seule une demande collective de négociants groupés par le syndicat des commerçants en vins de la région peut être susceptible de recevoir satisfaction<sup>72</sup>. » C'est là la reconnaissance de leur positionnement dans la filière et de leur nécessaire intermédiation, déjà reconnue par leur rôle consultatif dans les commissions d'achat et de réception des vins. Elle arrive à une période où l'une des principales revendications du commerce est également entendue : en 1917, les vins sont classés dans la catégorie des produits prioritaires (Gervais, 1923, p. 7), permettant de continuer à toujours donner l'illusion d'une normalité commerciale.

## Conclusion

---

<sup>65</sup> Les propositions de la Chambre de commerce de Montauban, relayées par les chambres de commerce du Midi et de Nantes, sont au nombre de 13 et vont depuis l'accélération des rotations à l'ouverture des gares les dimanches et jours fériés, en passant par l'accroissement des opérations de manutentions, l'embauche de personnel supplémentaire et la décision de libérer le matériel mis à disposition d'intérêts privés (les embranchements).

<sup>66</sup> Voir, par exemple, les archives de la chambre de commerce de Montpellier (ADH, 4 ETP), notamment la correspondance pendant les années de guerre (4 ETP 111 ou 4 ETP 324).

<sup>67</sup> ADH, 10 R 366, *op. cit.*, Lettre du président de la chambre de commerce de Perpignan, 11/11/1916.

<sup>68</sup> Hors contexte militaire, ce système se généralisera après la Seconde Guerre mondiale, là aussi sous l'impulsion de certains responsables patronaux.

<sup>69</sup> *Rapport Lebert*, p. 16.

<sup>70</sup> ADH 10 R 404, *op. cit.*, Lettre de Birot, 19/10/1918. On y apprend que la gare de Paulhan (Hérault) expédie 8 trains complets de 20 wagons-réservoirs par semaine (soit 2 900 hl par envoi) vers les stations-magasins de Pithiviers (quatre par semaine) et d'Orléans (quatre également).

<sup>71</sup> ADH 10 R 372, Affaires militaires et organismes en temps de guerre, fonds de la section économique de la XVI<sup>e</sup> région, Transports, « Société méridionale d'affrètements », 1916.

<sup>72</sup> ADH 10 R 363, *op. cit.*, minute préfectorale, 12/05/1917.

Pour autant perturbante qu'elle soit pour la sérénité et la lisibilité sur le moyen terme des transactions commerciales en particulier et de l'ensemble de la filière en général, la Première Guerre mondiale marque à bien des égards une rupture positive pour les milieux commerciaux viti-vinicoles languedociens.

En effet, si les effets disruptifs sont indéniables dès août 1914, il n'en reste pas moins que les négociants s'adaptent rapidement aux nouvelles conditions du marché et surtout profitent des mesures prises par l'armée et l'État dans l'objectif d'assurer le ravitaillement de troupes sans cesse plus importantes. Dans ce contexte, les difficultés d'expédition par voies ferrées, dont les causes sont multiples – et bien que synonymes de tensions, de complications voire de suspicions – sont surmontées pour permettre à la filière de profiter des bénéfiques et profits offerts par les ravitaillements civil et militaire, synonymes d'escalade des cours.

Cette situation est en grande partie rendue possible par l'intervention intensive et soutenue des représentants patronaux, dont les relations suivies et souvent conflictuelles avec les compagnies de chemin de fer existent déjà avant le conflit. Depuis les syndicats des vins, les chambres ou les tribunaux de commerce, les responsables patronaux agissent avec entrain pour permettre, à travers diverses stratégies (lobbying, propositions, solutions alternatives), de surmonter la crise des transports qui s'installe durablement dès le tournant de 1916.

D'ailleurs, après-guerre, leur surplus de crédibilité et de légitimité acquis durant le conflit est entériné par leur rôle joué dans la résolution d'une crise qui se poursuit jusqu'en 1919-1920, quand l'action concertée des chambres de commerce et des syndicats permet de fluidifier des transports ferrés qui, eux aussi, souffrent des effets de la guerre pendant de longs mois encore.

## **Bibliographie**

Bornecque H, Le Henaff J. (1922). *Les Chemins de fer français et la guerre*, Paris, Librairie Chapelot.

Bulletin officiel du ministère de la Guerre. (1914). *Alimentation en campagne, volume arrêté à la date du 2 avril 1914*, Paris, Charles-Lavauzelle.

Comby M. (1921). « Le port de Cette », *Annales de Géographie*, t. 30, n° 168, p. 416-427.

Galtier G. (1958). *Le vignoble du Languedoc méditerranéen et du Roussillon. Étude comparative d'un vignoble de masse*, Montpellier, Causse, Graille et Castelnaud.

Garrier G. (1989). *Le Phylloxéra. Une guerre de trente ans (1870-1900)*, Paris, Albin Michel.

Gervais P. (1923). *La Viticulture en France de 1913 à 1923. Avant, pendant et après la guerre*, Paris, Chimie et industrie.

Helys M. (1918). *Les Provinces françaises pendant la guerre*, Perrin.

Kuisel R. (1984). *Le Capitalisme et l'État en France. Modernisme et dirigisme au XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Gallimard.

Lacombrade P. (2004). « De l'histoire consulaire à l'histoire contemporaine des pays méditerranéens : les Chambres de commerce du Languedoc méditerranéen sous la III<sup>e</sup> République (1870-1939) », *Bulletin du Centre d'histoire moderne et contemporaine de*

*l'Europe méditerranéenne et de ses périphéries*, n° 13, janv.-juin, université Montpellier III, p. 63-119

Le Fur L. (1916). « Pour le ravitaillement des armées. Les stations-magasins », *Revue des deux mondes*, 86<sup>e</sup> année, t. 32, p. 155-188.

Meigner FX. (2012). *L'alimentation du soldat pendant la campagne de 1812*, mémoire de master sous la direction du professeur Brice, université de Paris-Est-Créteil.

Nourrisson D. (1988). *Alcool et alcoolisme en France sous la Troisième République : l'exemple de la Seine-Inférieure*, Paris, La Documentation française.

Ridel C. (2016). *L'ivresse du soldat. L'alcool dans les tranchées*, Paris, Vendémiaire

Secondy L *et al.* (2014). *Les Héraultais dans la guerre de 14-18*, Villeveyrac, Papillon rouge éditeur.