

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

## INTERVIEW

### « Pendant la Première Guerre, le port a prospéré »

Enfant de Sète où il est né et a effectué ses études secondaires, Stéphane Le Bras est maître de conférences en histoire contemporaine à l'Université Clermont-Auvergne. Il est l'auteur d'une thèse sur le négoce des vins languedociens entre 1900 et 1970, un travail qui montre que l'activité du port sétois fut florissante entre 1915 et 1918.

#### **Quel est l'état du port de Sète à la déclaration de guerre ?**

Quand débutent les hostilités, en août 1914, Sète est une ville (33.000 habitants au dernier recensement de 1911) et un port de moyenne importance. Second port français de la façade méditerranéenne et dixième français, il est loin de Marseille (21 M de tonnes contre 2,5 M) et voit environ 3.000 navires entrer et sortir chaque année. Il dispose surtout d'un atout qui est en même temps un handicap : une hyper spécialisation dans les vins. En 1913 par exemple, cette activité représente, en volume, autant que phosphates, houille et goudron réunis. Bien que port d'exportation à l'origine, il s'est en outre fait une spécialisation dans les importations depuis la crise phylloxérique des années 1870, et ce, alors même que la viticulture locale s'est transformée en « viticulture de masse ». En 1912-1913, les exportations de vins représentent à peine 3 % du volume total des mouvements, principalement vers Madagascar, la Nouvelle-Calédonie ou l'Indochine pour les vins ordinaires ; la Tunisie, le Maroc ou les États-Unis pour les vins de liqueur. Les vins importés à cette époque sont majoritairement des vins algériens qui ont supplanté les vins italiens et surtout espagnols dans les années 1900. Sète devient ainsi particulièrement dépendante du « courant Algérien », même si celui-ci dans les années 1910 ne représente que 12 % des transactions viticoles entre l'Algérie et la métropole (le reste transitant par Marseille, Bordeaux et surtout Rouen). L'industrie elle-même est une industrie annexe de la viticulture et du commerce des vins (produits d'entretien, de traitement, etc.). Cette très forte dépendance, au vin et à l'Algérie, est à la fois source de hauts profits, mais également de déconvenues quand le marché est atone ou en chute.

#### **À l'époque, il fait vivre combien de personnes ?**

Toute la ville en dépend. Le port compte ainsi 2.000 dockers, réputés très habiles quand on veut les comparer aux Marseillais ; les maisons de commerce en vins comptent, elles, entre trois et une quarantaine d'employés, une dizaine en moyenne. Outre cette centaine de maisons de négoce, le port alimente trois raffineries de soufre, deux usines de produits chimiques (La Bordelaise et Saint-Gobain qui fabriquent des engrais chimiques et occupent 800 ouvriers) et les raffineries de pétrole de Balaruc et Frontignan. Enfin, il ne faut pas oublier les ouvriers tonnelier (environ 2.500 ouvriers à Sète et dans ses environs immédiats) ou les charretiers qui vivent de l'activité du port. Mais, sur les 150 hectares qu'il occupe, celui-ci est relativement mal équipé, il n'y a pas de voies de quai, pas de hangars publics pour le déchargement des charbons et minerais, le matériel est peu moderne, sauf un bassin spécial aménagé pour le pétrole. Quant aux grues, elles appartiennent principalement aux deux grandes sociétés de chemin de fer de l'époque, la Compagnie du Midi et PLM qui disposent de leurs propres quais maritimes et de huit grues (dont deux électriques pour le PLM), le tout relié par des embranchements particuliers à leur réseau. La Chambre de commerce gère aussi un quai maritime, avec quatre grues flottantes à vapeur, une grue

fixe et un bateau-pompe. Bien que diversifiée, l'activité du port sétois souffre de ne pas compter sur un arrière-pays direct industriellement puissant et le peu de valorisation de la production viticole alentours (ce qui crée une forte hostilité des producteurs locaux vis-à-vis des négociants sétois). Elle souffre également d'une main-d'œuvre souvent agitée, qui refuse la modernisation du port, modernisation qui aurait pour conséquence la diminution du travail manuel.

**Et la pêche ? Est-ce une activité importante ?**

Non. Elle est plutôt secondaire même si les photographies de l'époque montrent de nombreux bateaux de pêche. Au début des années 1910, on compte 180 patrons et 500 matelots pour la pêche en mer ; 209 patrons et 28 matelots pour la pêche sur l'Étang. Quant au tourisme, il est balbutiant bien que Sète jouisse du statut de « station climatique », de nombreuses plages et d'un casino, le Kursaal. La grande activité c'est le commerce du vin. La centaine de maisons de négoce écoule environ en moyenne 1 M d'hl par an à cette époque, expédiés par voie ferrée (75 %) ou voie d'eau (canal du Midi ou du Rhône à Cette). Ce sont essentiellement des vins ordinaires, issus de coupages entre vins du Midi et d'Algérie, mais également ce qu'on appelle des « vins spéciaux » (vins d'imitation, de liqueur, vermouths, etc.). Il y a donc une très grande diversité de structures commerciales : des maisons spécialisées dans l'importation, le transit, les vins du Midi, la fabrication d'apéritif comme « Cazalis & Prats » (quai de Bosc, qui produira les apéritifs Saint-Raphaël après-guerre) ou la maison parisienne « Dubonnet » (quai Vauban).

**Que se passe-t-il en août 14 ?**

Immédiatement après la déclaration de guerre, le port, comme d'ailleurs toute l'économie française, est pratiquement à l'arrêt. La mobilisation de millions d'hommes, puis les premières semaines catastrophiques pour l'armée française en sont les principales raisons. Cela dure jusqu'au début de l'année 1915.

**Et quelles en sont les conséquences ?**

Le port de Sète souffre, comme je viens de le préciser, d'une pénurie de main d'œuvre en raison de la mobilisation. Il ne reste plus que 300 à 400 dockers. On fait alors appel à l'immigration, essentiellement espagnole. Des prisonniers de guerre y sont également affectés moyennant une rétribution versée à l'armée. Les uns comme les autres sont considérés localement comme de piètres travailleurs comparés aux Sétois ou aux Italiens.

Par ailleurs, l'activité est lourdement pénalisée par la réquisition des matériels par l'armée (charrues, chevaux, voitures, wagons-réservoirs) et ce, pour des durées plus ou moins longues, quand ils ne sont pas détruits par les combats. Certains wagons-réservoirs expédiés dans le nord du pays peu de temps avant le début du conflit ne sont pas revenus, sont en souffrance, parfois égarés on ne sait où, situation dramatique quand on sait que le tiers des wagons-réservoirs en circulation en France à cette époque appartient à des Sétois.

Les activités industrielles souffrent des restrictions d'approvisionnement imposées par l'armée et de la priorité donnée aux industries de guerre. Pétrole et charbon sont ainsi très tôt rationnés, avec des prix qui grimpent rapidement.

En 1914, le tonnage total du port représente seulement les deux-tiers de celui de 1913.

**Cette crise va-t-elle durer ?**

Non. Tout d'abord l'activité reprend rapidement avec le débarquement des troupes venues d'Afrique du Nord. Et, alors que dans les campagnes héraultaises la situation devient critique

avec la persistance du conflit, le négoce des vins sétôis retrouve une ferme activité dès 1915. Et ce, grâce à la demande du front : les soldats combattant dans les tranchées du nord de la France ou en Belgique se voient octroyer une ration de vin fixée à un quart de litre par jour, puis à partir de 1916 à un demi-litre. Véritable ferment national, le « pinard » devient un élément clé du quotidien des poilus et les négociants méridionaux participent activement à assurer ce ravitaillement qui leur est particulièrement profitable. À Sète, c'est Jean Prats, président de la Chambre de commerce et du Syndicat des vins sétôis (puis régional à partir de 1915), qui est l'intermédiaire entre les négociants locaux et les organismes militaires chargés d'assurer le ravitaillement des soldats.

Soutenue par l'importation des vins algériens alors que la route vers Rouen est menacée par les sous-marins allemands, mais également par l'importation de produits britanniques ou américains, par les besoins en charbon métropolitain ou le transit italien, l'activité portuaire grimpe dès 1915, atteignant un niveau supérieur aux années d'avant-guerre de plus de 70 % en 1916.

#### **L' accord avec la Suisse va apporter une autre bouffée d'oxygène...**

Oui. À l'origine, le port méditerranéen de la Confédération, c'est principalement Gênes. Mais l'extension des opérations militaires dans le nord de l'Italie après l'entrée en guerre de ce pays en 1915 pousse les Suisse à se tourner vers un port plus sûr, Sète. La ville devient ainsi l'unique port suisse pour le ravitaillement alimentaire et industriel. Un accord commercial bilatéral est alors passé en 1915 qui permet aux Suisses de disposer d'entrepôts et de quais bénéficiant d'une législation particulière. Conséquence, de nombreux transitaires suisses viennent s'installer au pied du mont Saint-Clair et en 1916, un tiers du tonnage total de la ville est à destination de la Suisse (contre environ 15 % en temps normal, dont la moitié pour les vins). Mais ce n'est pas sans créer difficultés, encombrements qui expliquent que le transit se réduit drastiquement (de moitié environ) par la suite ; et il ne faut pas oublier les jalousies qu'un tel trafic suscite dans le port et à l'extérieur...

#### **Cela dit, des Suisses à Sète, ce n'est pas une nouveauté...**

La Confédération helvétique a, c'est vrai, toujours été un partenaire privilégié de la ville, comme en témoignent les familles d'origine suisse ayant installé ici des maisons d'expédition ou de transit (maisons « Bühler », « Meyer » ou « Ch. Warnery et cie »). Déjà en 1910, le transit suisse avait doublé dans la ville, en partie en raison des récoltes déficitaires dans le pays. Mais, avec l'accord bilatéral, l'ensemble du commerce des vins entre la Suisse et la France passe par Sète, ce qui explique l'arrivée de maisons plus ou moins puissantes comme « Schenk ». C'est là une opportunité indéniable qui participe à la frénésie commerciale du port pendant la guerre et lorsque la relation s'interrompt peu de temps après la guerre, les milieux commerciaux locaux font état de leurs inquiétudes.

#### **Frénésie commerciale ? La guerre fut donc une bonne affaire pour Sète ?**

Effectivement, à partir de 1915, la ville s'enrichit, l'économie y est florissante. Et c'est valable pour toutes les catégories sociales, les négociants comme les ouvriers. Des entreprises, en difficulté avant-guerre, se sont refait une santé, d'autres ont réalisé des millions de francs de bénéfices. On voit s'installer de nouvelles maisons, arriver des entrepreneurs étrangers à

la région (l'espagnol Amat ou Hayat, un Tunisien qui s'est associé à un négociant de Charenton pour ouvrir un comptoir d'achat et de revente à Sète) venus faire fortune dans le port héraultais.

En raison de la pénurie de vins métropolitains, les demandes vis-à-vis de l'Algérie ou de l'Espagne gonflent à nouveau et Sète rejoue son rôle naturel d'interface pour importer ces vins nécessaires à la consommation militaire et civile. Profitant de cours nettement en augmentation à partir de 1916 en raison du déséquilibre entre l'offre et la demande, certaines maisons réalisent des bénéfices massifs qui leur permettent de faire fortune. Mais ces bénéfices ne concernent pas que les vins : plusieurs familles d'armateurs, de négociants en souffre ou en grains sont présentées au sortir de la guerre comme des « fortunes récentes ».

### **C'est une particularité sétoise ?**

Non. Toute l'économie du Languedoc profite du conflit alors que la région comme le pays sont saignés à blanc par les pertes humaines. Un exemple : alors qu'un hecto de vin se vend 12 F Francs en 1914, il dépasse 100 F en 1917. Les dockers voient leurs salaires multipliés par deux et réussissent à négocier des contrats de travail les rémunérant au forfait et non plus à la journée ; les tarifs des transports augmentent également, enrichissant patrons et employés. Le revenu viticole est multiplié par 3,5 dans l'Hérault où la seule vigne a généré une activité rapportant 3 Mds de F entre 1914 et 1917. La Compagnie des Salins du Midi qui dispose de 350 ha de vignes à Sète réalise des bénéfices colossaux durant la période, près de 3 fois supérieur en 1917 par rapport à 1913. Mais attention, dans le même temps, l'inflation est galopante, tous les prix doublent sous les effets d'une très forte spéculation. D'ailleurs, pour lutter contre cette dernière, l'État instaure en 1916 un nouvel impôt qui pèse sur les bénéfices exceptionnels réalisés en temps de guerre. Nombre d'entreprises sétoises y sont assujetties. Il ne faut enfin pas oublier les fraudes ou les pratiques délictueuses qui jettent parfois la suspicion sur les Sétois et leur prospérité alors qu'une partie de la France souffre.

### **Peut-on parler d'âge d'or ?**

Quand même pas. Trop de malheurs s'abattent sur un pays qui compte ses morts par centaines de milliers. Et comme l'a montré Laurent Virenque, Sète n'est pas épargnée (il dénombre plus de 1.100 morts, soit près de 10 % de la population en âge de combattre). Reste que, même si il connaît un relatif retour à la normale à partir de 1917 avec la diminution des importations et la limitation du transit suisse, il apparaît comme un port très actif voire attractif. Au point qu'en 1918, la firme Casino envisage d'y implanter ses entrepôts vinicoles, ce qui ne se fera pas pour différentes raisons, la société préférant investir à Beaucaire. En outre, durant la guerre, les installations portuaires se modernisent, afin de limiter les encombrements. Mais la sortie de la guerre sera douloureuse. Outre la très forte pénurie des transports ferroviaires qui frappe la ville dès 1916 (mais également l'ensemble du pays), la Suisse rompt son partenariat en 1919. Au même moment, les importations de vins étrangers sont drastiquement réduites par des décisions ministérielles, sous la pression de la CGV, alors toute puissante, tandis que le port est frappé par de nombreuses vagues de grèves, plus ou moins longues. Toutefois, les bénéfices réalisés pendant la guerre permettent de surmonter ces difficultés, alors que la prospérité revient en 1922.

