

32. Le port de Cette ¹ pendant la Grande Guerre

FRANÇOIS SCHWERER

Pendant la grande guerre, le déplacement du trajet des importations destinées à la Suisse mit aux prises le port de Sète avec une problématique de flux très actuelle.

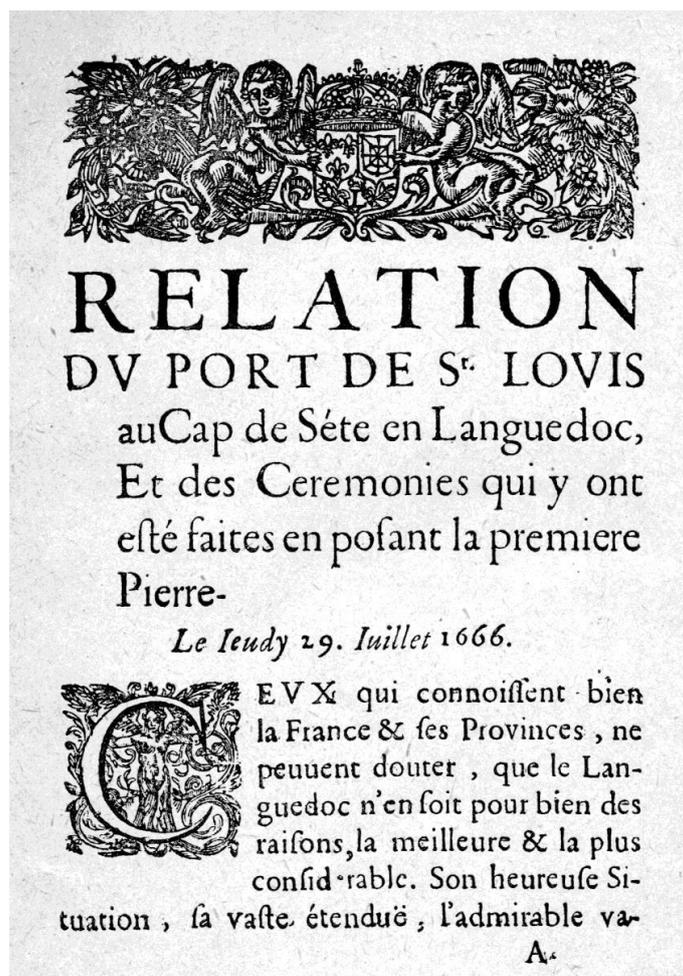
« Ce rivage inhospitalier, privé de ports, bas et marécageux depuis le Rhône jusqu'aux Pyrénées, présentait cependant un véritable « accident » constitué par une colline isolée, assez abrupte, située en mer à 4 kilomètres environ de la côte véritable, mais reliée à cette côte par deux bandes de sable, courant, l'une de l'est à l'ouest, jusque vers Agde, l'autre de l'ouest à l'est jusqu'à Frontignan. C'est au pied de cette colline que le port de Cette a été creusé »² en 1666. De 1669 à 1677, le port sera aménagé par Paul Riquet.

En 1914, la ville de Cette comptait environ 35000 habitants dont un tiers en âge de combattre. Parmi ces derniers, 10 % environ étaient d'origine italienne. Sur le tableau des morts pour la France installé à la mairie figurent 804 noms, mais si l'on additionne les noms de tous ceux figurant sur les tableaux des églises de Sète, on arrive à un total de 1131 sétois morts au combat. Ce chiffre est lui-même probablement inférieur à la réalité car plusieurs sétois, d'origine italienne, ont fait la guerre sous le drapeau de l'Italie. La ville a donc perdu pendant la Grande Guerre, plus de 10 % de sa population dans la force de l'âge.

Le port de Cette exclusivement tourné vers le commerce n'accueillait avant 1914 ni passagers ni bâtiment de la Marine nationale. Mais, complétant celui de Marseille, au début de la guerre, le port de Cette avait accueilli plusieurs troupes venant d'Afrique du Nord et transportées sur des bateaux de commerce. Ainsi, le 5 août 1914, le *Théodore Mante* et l'*Hérault* avaient amené le 6^{ème} Régiment de marche de tirailleurs et la 37^{ème} Division d'infanterie. Le 17 août, le *Timgad* avait débarqué, toujours en provenance d'Oran, le 14^{ème} Bataillon de zouaves du 2^{ème} Régiment de

1. L'étymologie de Sète viendrait du mot phénicien Settim qui désignerait une colline boisée. A l'époque romaine le lieu s'appelait Mont Setius, d'où le nom de Sète qui au XVIII^{ème} siècle est devenu Cète puis Cette avant de redevenir Sète au milieu du XX^{ème}.

2. Chambre de commerce de Cette, « Le port de Cette », Lyon, imprimerie A. Rey 1918.



marche d'Afrique...

Huitième port français et deuxième port de la Méditerranée, loin derrière Marseille, c'est 3000 navires qui entraient et sortaient du port chaque année. Mais, de taille moyenne, le port de Cette ne pouvait accueillir que des bâtiments ayant moins de 7,30 m de tirant d'eau.

Y arrivaient d'abord du vin, mais aussi des primeurs venant d'Afrique du Nord et d'Espagne, du sulfate d'ammoniaque d'Angleterre, du nitrate de soude – nécessaire pour la fabrication de la poudre à canon – et du sulfate de cuivre du Chili, des bois d'Autriche (en fait la région de Trieste), de Croatie, de Sicile et de Sardaigne (pour la tonnellerie), du soufre de Louisiane (pour l'industrie vini-viticole), du pétrole des Etats-Unis et de Russie, etc... Le port de Cette était celui des exportations de bauxite vers l'Angleterre, de vins fins vers la Russie, l'Angleterre et l'Algérie, de chaux et de ciment vers l'Espagne et l'Algérie... Il est à remarquer le fort déséquilibre existant alors entre les entrées dans le port (80 % du tonnage) et les sorties vers l'étranger (20 %).

Depuis la crise du phylloxéra en 1875, le port qui était exportateur de vins, était aussi devenu le premier importateur du précieux breuvage, en provenance d'Espagne et d'Italie puis de Grèce et d'Algérie. Les exportations, quant à elles, étaient tombées à moins de 10 % du tonnage total du port et les destinations se faisaient surtout vers Madagascar, la Nouvelle-Calédonie et l'Indochine.

3. En présentant ce tableau la Chambre de commerce de Cette précise : « il paraît tout naturel de faire rentrer dans le commerce vinicole les vins de liqueur d'imitation et les apéritifs (vermouths, quinquinas, amers) à base de vin ; cependant, si l'on s'en tient à la classification rationnelle de la théorie moderne des ports, c'est sous la rubrique « industrie » que nous devrions faire rentrer cette branche très importante de l'activité économique du port de Cette. Il s'agit bien ici d'une industrie, puisqu'il s'agit de vins fabriqués ».

Années	Vins	Vins de liqueurs	Alcools
1912	1.131.176	359.580	38.700
1913	1.033.257	382.738	39.000
1914	791.660	269.950	29.076
1915	1.363.730	314.870	29.225
1916	1.413.550	238.130	19.250
1917	2.378.333	60.613	Néant

*Exportation des vins à partir du port de Cette*³

Pendant la guerre la demande de vin en provenance de l'Armée étant devenue très importante, elle soutiendra activement le trafic du port. Ce vin est essentiellement destiné aux combattants dans les tranchées du nord et de Belgique. La ration quotidienne qui était de 1/4 de litre par jour et par soldat en 1914, passera à 1/2 litre en 1916.

Pendant toute la fin de l'année 1914, l'activité du port a été quasiment à l'arrêt. La mobilisation en a complètement désorganisé le fonctionnement (plus de 60 % des dockers ont été mobilisés) et la priorité a été donnée par le gouvernement au transport militaire et au ravitaillement des bâtiments de guerre. De plus, les chevaux, wagons, voitures et même bateaux de plaisance, ont été réquisitionnés. Mais le conflit durant, la vie économique a repris et pour cela on a fait appel à une main-d'œuvre d'immigration, essentiellement espagnole, ainsi qu'à quelques prisonniers de guerre. Résultat, en 1914, l'activité du port ne représente plus que les deux tiers de celle de l'année 1913. Début 1915, non seulement l'activité a repris, mais elle l'a fait très fortement au point même qu'elle explose littéralement, et a presque doublé en 1916. Aujourd'hui, les économistes parleraient d'une « reprise en V ».

Marchandises débarquées.				
	1913	1914	1915	1916
	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes
Vins	211.518	150.000	295.350	450.000
Pétrole brut et raffiné, essence.	69.901	48.780	82.450	103.300
Houilles	66.150	77.400	86.113	98.800
Goudron, minerais, bitumes . . .	65.150	56.820	29.500	30.800
Bois communs	48.045	29.200	15.711	4.700
Phosphates.	57.397	47.800	22.100	28.200
Soufre	44.992	33.340	41.400	74.200
Céréales.	27.246	23.500	68.500	645.500 ¹
Pyrites	26.247	24.250	41.500	36.200
Minerai de fer.	14.319	14.270	40.329	11.800
Nitrate de soude.	4.513	10.700	3.058	36.200
Sulfate de cuivre.	2.053	1.392	1	»

Marchandises embarquées.				
	1913	1914	1915	1916
	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes
Superphosphates.	33.281	16.975	19.378	2.100
Houille	34.703	25.766	27.279	44.700
Vins	10.230	4.263	6.277	3.000
Bauxite	8.707	26.257	6.908	2.600
Fourrage	6.925	10.000	»	2.800
Bitume	7.290	»	»	770
Chaux et ciments.	6.530	»	»	1.000

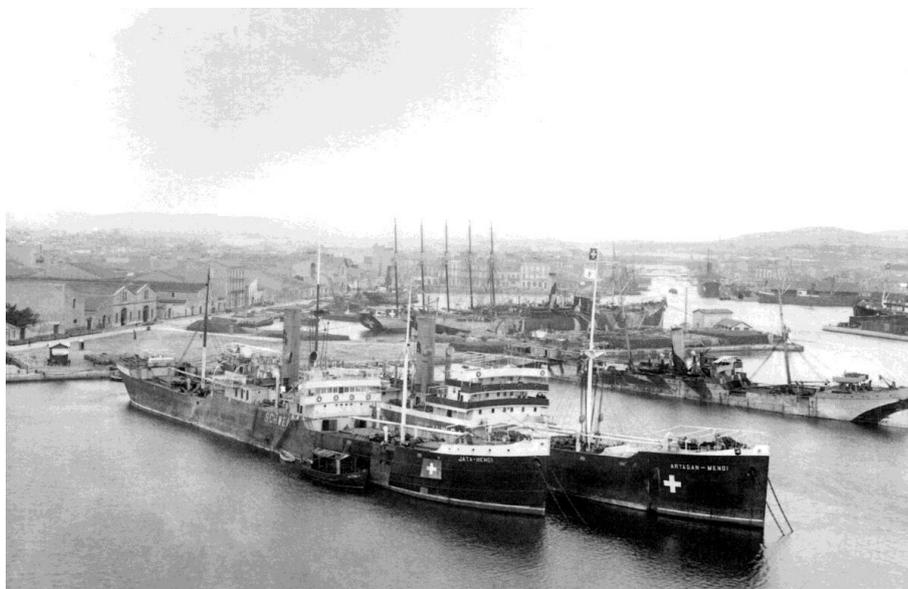
Trafic du port de Cette de 1913 à 1916

Cette, port de la Suisse

Jusqu'au début de la guerre, la Suisse recevait les produits de base importés des Etats-Unis (phosphates, pétrole, mais aussi blé) à partir des ports de Rotterdam et Anvers qui se trouvaient

désormais fermés par le blocus imposé par les Alliés. Quant aux ports de Dunkerque et du Havre, ils n'avaient pas les infrastructures nécessaires pour accueillir, en transit, le blé américain. Dans un premier temps, en 1914, le blé américain parvient donc en Suisse en transitant par Saint-Nazaire, Bordeaux ou Gênes. Mais les deux premiers ports ne permettent pas de faire face aux besoins de la Suisse, quant au troisième, il est trop proche des zones de combat, surtout à partir du moment où l'Italie sera entrée en guerre.

Par une Convention signée en avril 1915 Cette devient donc le seul port de ravitaillement de la Suisse (le transit vers la Suisse qui représentait moins de 100 000 t avant la guerre atteindra près de 600 000 t en 1916 – dont 400 000 t de blé – pour retomber au-dessous des 100 000 dès 1920). Par cet accord, le port de Cette s'engage à conserver en permanence deux places à quai pour permettre l'arrivée et le déchargement des marchandises à destination de la Suisse et à réserver trois trains pour la vallée du Rhône. Les marchandises qui ne peuvent être acheminées par voie ferrée, le sont par voie d'eau mais le canal de Cette au Rhône n'est accessible qu'aux embarcations de moins de 36 mètres de long et 1,60 m de tirant d'eau. Dès lors les marchandises doivent être transbordées à Beaucaire sur les chalands qui remontent le fleuve et qui, eux, peuvent atteindre une longueur de 80 mètres pour 2 m de tirant d'eau.



Archives départementales de l'Hérault, Pierresvives 40 Fi 8

En 1916, le commerce en transit vers la Suisse représente un tiers de l'activité totale du port. De ce fait, les deux seules places à quai sont insuffisantes et les autorités portuaires font l'impossible pour mettre à la disposition de la Suisse, « à titre gracieux » nous dit le *Journal de Genève* du 2 avril 1917, une troisième place, puis une quatrième. Mais « elles ne purent faire davantage ». Dans ce même article, le *Journal de Genève* ajoute : « Aujourd'hui, il y a quatre bateaux à quai, quatre dans l'avant-port et trois en pleine mer, qui ne peuvent entrer dans la rade, où toutes les places sont occupées. Le danger que courent ces navires est très grand et le moindre gros temps par un vent du large, pourrait causer leur perte, aux frais, naturellement, de la Confédération. (...) L'encombrement du port de Cette a déjà coûté des millions à la Suisse. Pour certains bateaux, les frais de surestaries (Réd.- On appelle surestaries les indemnités à payer au frêteur quand le bateau dépasse en rade le temps stipulé pour le déchargement des marchandises), s'élèvent à 20 000 francs par jour. La Confédération a parfois dû payer ces droits pendant trois semaines pour le même navire, sans que personne y trouve profit, car les armateurs ont un intérêt encore plus grand à naviguer ». On comprend pourquoi cette activité ne pourra perdurer après la fin du conflit.

Dans cet article du *Journal de Genève*, on apprend aussi qu'« à Cette, la main-d'œuvre est très chère, mais elle ne manque pas ; sur les quais, et dans les bateaux en déchargement que nous avons visités, on parle partout l'espagnol ; l'immigration a permis de doubler le mouvement du port (...) sans que les procédés de travail se soient sérieusement améliorés. Avant la guerre, les syndicats, qui étaient les maîtres absolus du port, opposaient leur veto à toute acquisition d'outillage mécanique. (...) Lorsque la Suisse obtint l'autorisation de débarquer à Cette ses céréales, ce fut sous la condition expresse et inattendue de n'y faire aucune installation. Aussi doit-on mettre les céréales en sacs dans la cale et les décharger par les propres moyens du bateau ». Dans sa présentation du port de Cette en 1918, la Chambre de commerce écrit plus diplomatiquement : « Il n'existe aucune installation publique ou privée pour le déchargement des grains ou graines en vrac ou en sacs, parce que le port de Cette ne recevait pas de ces marchandises. Le gouvernement suisse faisant, depuis juin 1915, passer des céréales à Cette, on a organisé le déchargement à bras d'hommes ; cette méthode rudimentaire est susceptible d'améliorations. (...) L'ensachage se fait, pour le moment, en cale par mains d'hommes ; le pesage, s'il y a lieu, et le liage du sac se font sur le pont ; les sacs sont glissés sur le quai à hauteur d'homme au moyen de glissoirs et portés sur wagons, sur gabares ou sur quai ».

D'autres obstacles se sont montrés aussi difficiles à surmonter. Les trains ne peuvent pas tous arriver sur les quais de débarquement ce qui impose deux transbordements (du bateau au train les marchandises sont acheminées par des charrettes hippomobiles). De plus le port est essentiellement occupé par le commerce des vins et les quais « sont garnis à perte de vue, de milliers de tonneaux ».

Après la fin du conflit, la Suisse se retournera vers les ports de Rotterdam et d'Anvers d'autant plus que les aménagements du Rhin pour y faire circuler de lourdes péniches seront rapidement réalisés.

Cette était alors aussi un important port de pêche. Dans le bassin de Thau, on pêche des muges, des loups, des dorades, des moules, des clovisses et des huîtres et, en mer, on recherche des rougets, des sardines, des thons, des merlans, des grondins, des bars et des turbots. Mais, la Chambre de commerce reconnaît que « la pêche est organisée encore à présent de manières archaïques ».

En 1916, on a recueilli :

95.000	quintaux	de maquereaux.
95.000	—	de sardines.
100.000	—	de thon.
100.000	—	de poissons divers.
1.200.000	unités	d'huîtres.
4.500	—	de homards et langoustes.

Si, pendant la guerre, Cette a donc perdu une part importante de sa jeunesse, les industriels et commerçants se sont fortement enrichis et la ville a accueilli une nouvelle population en provenance d'Espagne, d'Italie et aussi d'Algérie et de Tunisie. Pendant la durée du conflit, non seulement les quantités de marchandises écoulées ont considérablement augmenté, mais les prix aussi ce sont envolés. Un hectolitre de vin qui se vendait 10 Francs en 1914, dépasse les 100 Francs en 1917. Pendant la guerre, le salaire des dockers a été multiplié par deux...