

## **L'économie de Bordeaux au second semestre 1942 et au premier semestre 1943**

*Hubert Bonin, Sciences Po Bordeaux & BSE-Bordeaux Sciences Économiques-Université de Bordeaux*

Quand s'effectue l'opération *Frankton* en décembre 1942, avec le raid d'une dizaine de soldats infiltrés en canot par la Garonne, la cité-port vient de subir un choc violent : le débarquement de l'armée américaine en Afrique du Nord et l'intensification de la guerre maritime bouleversent la vie économique girondine, qui se retrouve recroquevillée sur elle-même. Les communautés d'entreprises qui continuaient à assurer vaille que vaille leur activité classique en sont étouffées et c'est tout un système productif qui se fissure. Aussi peut-on se demander ce que devient cette économie au tournant de l'année 1943, en pleine intensification du conflit sur tous les fronts, en un nouvel épisode de l'histoire du port de Bordeaux pendant la Seconde Guerre mondiale<sup>1</sup>, dans le cadre général de l'insertion des côtes atlantiques du grand Sud-Ouest dans l'histoire dramatique de cette époque<sup>2</sup>.

Grâce à son port et à sa position géographique au cœur de l'Atlantique Nord, Bordeaux joue un rôle stratégique<sup>3</sup> dans le déploiement des forces offensives et défensives allemandes en ce milieu de la guerre. L'on pourrait penser que les deux semestres étudiés dans ce texte ne sont guère marqués par de « grands événements » en Gironde : l'on est loin des champs de bataille d'Europe orientale et d'Asie, des mouvements de flottes sur le Pacifique, l'Atlantique (vers l'Afrique du Nord) ou la Méditerranée (vers l'Italie) ; la Résistance ne fait qu'émerger ; les déportations antisémites prennent corps. Et l'évolution de la guerre conduit même à une paralysie de l'économie girondine « ouverte » puisqu'elle impose sa « fermeture ». Pourtant, cette économie semi libérale régionale, qui, par le biais des « comités d'organisation » sectoriels, s'est insérée déjà dans « l'économie organisée » d'un régime de Vichy intrusif, devient partie prenante d'un nouveau modèle économique, articulé autour du système productif militaire allemand dans une France et une Aquitaine occupées.

### **1. Deux modèles économiques différents en 1916-1917 et en 1942-1943**

Une comparaison vient à l'esprit quand on évoque l'insertion de l'économie de Bordeaux dans la Seconde Guerre mondiale en 1942-1943 : celle de son implication dans la Grande Guerre en 1916-1917. Tant d'historiens ont reconstitué le rôle joué par la cité-port girondine dans la « guerre des Américains » en 1917-1918 et dans les flux d'importation de charbon britannique – environ un million de tonnes en 1939, avec

---

<sup>1</sup> Cf. Julien Pellet, « Le port de Bordeaux durant la Seconde Guerre mondiale », in Christophe Bouneau (et alii, dir.), *Nouveaux regards sur l'histoire économique de l'Aquitaine. L'entreprise au cœur du développement régional*, Pessac, Publications de la MSHA, 2003, p. 203- 221. Julien Pellet, « Le port de Bordeaux et l'effort de guerre allemand », in Silvia Marzagalli & Brunot Marnot (dir.), *Guerre et économie dans l'espace atlantique du XVI<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècles*, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, 2006, p. 167-176.

<sup>2</sup> Cf. Francis Sallaberry, *Aquitaine allemande. Bordeaux-Gironde-Landes-Pays basque, 1940-1945*, Biarritz, J&D Éditions, 1995.

<sup>3</sup> Philippe Souleau, « Bordeaux, enjeu stratégique de la Seconde Guerre mondiale », in Philippe Chassaing et Jean-Marc Largeaud (dir.), *Villes en guerre*, Paris, Armand Colin, 2004.

en sens inverse 300 000 tonnes de poteaux de mines issus de la forêt de pins – et de denrées africaines ou américaines, et ce malgré la guerre sous-marine qui a contribué à faire couler nombre de navires.

Mais les différences sont claires, voire brutales : la Gironde était fort éloignée du conflit terrestre ; les Allemands étaient cantonnés fort loin dans le nord-est du pays ; le port était libre d'accès ; les côtes n'étaient pas équipées d'une forteresse de béton et de canons ; Bordeaux n'était pas située en zone militaire et était libre d'agir, sans la mainmise d'autorités d'Occupation, même si l'Administration exerçait un pouvoir de contrôle strict. Enfin, l'économie bénéficiait de débouchés civils importants, malgré les restrictions de pouvoir d'achat et le rationnement, malgré les difficultés d'approvisionnement de l'industrie en biens intermédiaires, en denrées ou en matières premières. Même s'il s'agissait d'une « économie organisée », une relative liberté d'entreprendre et de produire était préservée. Le « système productif local » était dual, avec d'un côté des pans relativement libres d'agir à leur guise, dans les limites imposées par l'état de guerre, et de l'autre des secteurs imbriqués dans le système militaire.

Or, on le sait, l'économie girondine est soumise à une organisation administrative et militaire dictatoriale et rigide dans le cadre du système de gestion, de production et d'approvisionnement militaire structuré par l'armée du III<sup>e</sup> Reich. Le port lui-même n'échappe pas à cette stricte tutelle<sup>4</sup>. Deux options s'imposent : œuvrer au seul profit de cette dernière ou assurer le ravitaillement et les récoltes de base, mais sans perspective de pouvoir assurer la continuité d'un système productif capitaliste d'économie libérale.

## **2. Le choc de la rupture des échanges atlantiques**

Deux grands événements contribuent à interrompre les chaînes d'approvisionnement reliant le port de Bordeaux au reste du monde : la perte de contrôle de l'Afrique du Nord et du golfe de Guinée par le régime de Vichy, puis la bataille de l'Atlantique.

En 1940-1942, Bordeaux a gardé des liens avec son « terroir » classique de l'Afrique. Tandis que Marseille s'occupait surtout de la Tunisie et de l'Algérie, Bordeaux entretenait des relations étroites avec le Maroc, tout en faisant venir des vins algériens par Sète et Port-Vendres, puis par train. Des maisons de commerce y contribuaient à procurer des biens de consommation et des alcools aux Européens ; et le port importait quelque 100 000 tonnes de phosphate en 1939. Mais, surtout, l'Afrique Noire abritait nombre de maison de commerce bordelaises (Maurel & Prom<sup>5</sup>, Maurel frères, Peyrissac, etc.). Ce système productif franco-africain suscitait une vie maritime (navires, marins, armement et approvisionnement des navires) et portuaire (entrepôts, dockers) intense ; et, en aval, il alimentait des usines, notamment les quatre huileries girondines, dont trois à Bordeaux (Grande Huilerie

<sup>4</sup> Sébastien Durand, « Gérer et contrôler le port de Bordeaux au début de l'Occupation (1940-1941). Tensions économiques et (en)jeu du pouvoir », *Revue historique de Bordeaux et du département de la Gironde*, 2016, n° 22, p. 237-251.

<sup>5</sup> Cf. Yves Péhaut, *La doyenne des « Sénégalaises » de Bordeaux : Maurel et H. Prom de 1831 à 1919*. Tome I. *De l'édification à la période africaine*. Tome II. *Maurel et H. Prom et l'Afrique*, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, 2014. Jean Touton, Gérard Delalande, Philippe Doutreloux, Alain Huetz de Lempis & Jean-Roger Domecq, *Le négoce bordelais des denrées tropicales*, Bordeaux, Les Cahiers de La Mémoire de Bordeaux-William Blake & Co, n° 6, 1996.

bordelaise, Huilerie franco-coloniale, Huileries Maurel & Prom et Maurel frères). Ajoutons les liens avec les Antilles, notamment pour les sucreries, comme à Bacalan.

Tous ces pans de l'économie s'effondrent soudain à la fin de l'automne 1942, après le débarquement des armées anglo-américaines en Afrique du Nord grâce à l'opération *Torch*<sup>6</sup>, tandis que, peu à peu, l'AOF doit rompre *volens nolens* avec le régime de Vichy : à la fin de 1942, le gouverneur général Pierre-François Boisson de l'AOF (en octobre 1938-août 1939) puis de l'AEF (en septembre 1939-août 1940) et ensuite Haut-Commissaire en AEF et AOF (du juin 1940 à juillet 1943) annonce son ralliement à l'amiral Darlan, qui a pris (provisoirement) les rênes du pouvoir à Alger.

Sur le port lui-même, les sociétés assurant la gestion des navires ont dû baisser pavillon : les commissionnaires, logisticiens, transitaires comme Alfred Balguerier<sup>7</sup>, assureurs maritimes ou courtiers ont vu leur entreprise se recroqueviller – d'autant plus que, dès 1940, nombre de navires avaient été réquisitionnés par la Marine allemande<sup>8</sup>. Ajoutons que le cours de la Garonne et de l'estuaire a été sous-entretenu aux dépens de sa navigabilité et que l'Occupant a fait démonter quelques dizaines de grues pour les transférer en Allemagne.

Les flux classiques entre l'Afrique et Bordeaux sont brisés par conséquent à partir de la fin de l'automne 1942 : le « Bordeaux impérial » disparaît ; les maisons de négoce se recroquevillent sur elles-mêmes, et l'on suppose que les dirigeants et cadres de leur siège suspendent leur activité, vivent de leur fortune ou de leur épargne, tandis que les salariés des entrepôts passent au chômage. Mais aucune étude n'a encore reconstitué la « non-vie » de ce Bordeaux du commerce outre-mer. L'on ne sait pas ce que deviennent les huileries, les usines agro-alimentaires vivant de l'outre-mer, à l'export (biscuiteries, comme Brun ou Olibet<sup>9</sup>) ou à l'import.

C'est le cas notamment des quatre huileries girondines<sup>10</sup> : aucun arrivage d'arachides africaines n'est effectué en 1942, alors que, en 1940 et 1941, le montant a atteint environ 65 000 tonnes de graines décortiquées. « Les événements de ces dernières semaines et l'invasion de l'Afrique du Nord vont avoir dans notre région un certain retentissement en privant en totalité notre place de quelques produits coloniaux qu'elle recevait encore de Marseille [probablement par train], en particulier les arachides, les cacao, sans compter toutes les autres denrées alimentaires dont la privation sera particulièrement ressentie. »<sup>11</sup> Aussi la main-d'œuvre de ces huileries

<sup>6</sup> Cf. Christine Levisse-Touzé, *L'Afrique du Nord dans la guerre, 1939-1945*, Paris, Albin Michel, 1998.

<sup>7</sup> Hubert Bonin, « Alfred Balguerier (1930-1940). Une nouvelle étape dynastique », in Caroline Le Mao & Claire Steimer (dir.), *Le Sud-Ouest aquitain, la mer et l'outre-mer*, Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, 2022, p. 253-267.

<sup>8</sup> ABM, 491F5, « Note concernant la situation actuelle dans l'industrie, le commerce et les services publics à Bordeaux », 16 septembre 1940. Marie-Noëlle Polino (dir.), *Transports dans la France en guerre, 1939-1945*, Rouen, Presses universitaires de Rouen & du Havre, 2007.

<sup>9</sup> Cf. Olivier Londeix, « La Seconde Guerre mondiale : des années fastes ? », in Olivier Londeix, *Le biscuit et son marché : Olibet, LU et les autres marques depuis 1850*, Tours, Presses universitaires François-Rabelais, 2012.

<sup>10</sup> Cf. Sébastien Durand, « Mobilisation, adaptation et reconversion de l'économie coloniale bordelaise : l'exemple des huileries », in Hubert Bonin et Hervé Joly (dir.), *Les entreprises et l'outre-mer, 1939-1945*, Pessac, Éditions de la MSHA, 2010, p. 171-187.

<sup>11</sup> Syndicat des fabricants d'huiles de Bordeaux, Procès-verbal de la séance du 17 décembre 1942, ADG, Vt 04/033 39, cité par Sébastien Durand, *Les entreprises de la Gironde occupée (1940-1944). Restrictions, intégrations, adaptations*, thèse de doctorat d'histoire, Université Bordeaux-Montaigne, décembre 2014, p. 908.

chute-t-elle de 1175 à la fin de 1941 à 880 à la fin de 1942, puis à 759 à la fin de 1943. Cela dit, si l’Huilerie franco-coloniale ferme même complètement, ses consœurs réussissent alors à collecter des graines oléagineuses produites en Gironde, surtout du colza<sup>12</sup>, dont la culture augmente fortement en 1943 : la Grande Huilerie bordelaise commence à en utiliser durant l’automne 1942, mais en quantités encore modestes.

### 3. Les funestes effets de la bataille de l’Atlantique

En parallèle, la bataille de l’Atlantique<sup>13</sup> symbolise l’édification d’une sorte de « muraille maritime » qui achève de paralyser les échanges dans lesquels Bordeaux avait été insérée. Les Américains ont mis en place le système des convois de cargos, qui se heurte aux *U-Boote* allemands qui réussissent par exemple à détruire 800 000 tonnes de navires marchands alliés en novembre 1942, le mois le plus efficace de toute la guerre pour eux. Ils coulent les navires plus vite que les Alliés peuvent en construire, malgré la forte cadence de production des *liberty ships*. Or quand, en janvier 1943, l’amiral Karl Dönitz, responsable de l’armée sous-marine depuis 1935, est nommé à la tête de la *Kriegsmarine*, l’activité des *U-Boote* s’intensifie plus encore, de janvier à avril-mai 1943.

Puis la couverture aérienne, une marine d’escorte et la mise au point d’un système de radars de détection brisent cette supériorité éphémère. Ce retournement du rapport de force a des effets sur Bordeaux, en rompant la continuité maritime des flux. Ainsi, des navires continuaient à venir d’Asie ou d’Afrique afin de contribuer à l’approvisionnement du système économique allemand sur les rives françaises notamment. Du caoutchouc venait même de l’Extrême-Orient occupé par les Japonais, d’Indochine et d’ailleurs – celles venant du Brésil ayant été interrompues par la rupture des relations diplomatiques avec l’Allemagne en janvier 1942. En 1942, l’on note que seulement 31 % des cargos partis d’Extrême-Orient parviennent jusqu’à Bordeaux, avec à peine 24 % des marchandises destinées à l’industrie de guerre du *Reich*.

« Toutefois, le commerce avec le Japon reste une aubaine pour les usines d’armement allemandes, qui ne peuvent se passer du caoutchouc naturel. Les autorités occupantes sont même plutôt satisfaites des échanges puisque 114 000 tonnes de marchandises ont été, durant cette période, déchargées sur les quais bordelais. Sur ce total, il y avait 45 000 tonnes de caoutchouc naturel qui ont assuré la quasi-totalité des besoins de l’industrie de guerre allemande jusqu’en 1945. Ce simple fait exprime l’importance stratégique du port de Bordeaux pour l’économie de guerre des nazis. »<sup>14</sup>

Soudain, cette circulation est interrompue. Certes, l’on imagine alors des sous-marins cargos qui vont quérir des denrées : ils joignent l’Asie japonaise à Bordeaux, de plus en plus difficilement, mais les derniers y arrivent encore en mai-juin 1944. Mais, très vite, ce mini-circuit est brisé lui aussi. Enfin, le blocus général des côtes françaises par la flotte britannique ne manque pas d’isoler encore plus les côtes aquitaines, bien

<sup>12</sup> *Ibidem*, p. 913.

<sup>13</sup> Guy Malbos, *La bataille de l’Atlantique (1939-1945) : la victoire logistique et celle du renseignement, clés de la victoire des armes*, Paris, Economica, « Campagnes et stratégies (n° 17) », 2010 (2<sup>e</sup> édition).

<sup>14</sup> *Histoire du port de Bordeaux pendant la Seconde Guerre mondiale*, Wikipedia (consulté le 11 octobre 2023).

que des bateaux aient pu circuler avec l'Espagne proche. *In fine*, le port de Bordeaux se retrouve fortement isolé, dénué d'activités et son trafic civil officiel s'effondre de façon spectaculaire (en tonnes) :

1940	2,5 millions
1941	13 100
1942	15 415
1943	1 838
1944	11 656
1945	827 000

Le nombre de dockers statutaires recule de 2 000 en 1940 à moins de 1 900 au début de 1942, puis à 1 100 en été 1942, avant de chuter à 635 en septembre 1943, et le nombre de manutentionnaires (non conventionnés) actifs le long des quais décline lui aussi. Les quais sont quasiment vides, même si des gabares continuent à circuler sur la Garonne et la Dordogne et animent des flux de denrées depuis les campagnes de l'arrière-pays. Sur un registre secondaire, il est évident que l'économie morutière (pêcheurs au large de l'Amérique du Nord, ateliers de morutiers à Bègles, notamment) s'était déjà effacée dès 1940-1942. Les chantiers navals eux aussi ont suspendu leur activité, tels les Forges & chantiers de la Gironde, en juin-juillet 1940, qui construisait alors des avisos pour la Marine française.

La guerre maritime aura donc étouffé durement l'essentiel de la vie économique du port de Bordeaux, avant même que la guerre des armes ne le touche en direct : les bombardements alliés ont débuté les 26 et 27 janvier 1943 quand les avions anglais lâchent dix tonnes de bombes sur le port, sans guère de dégâts. Puis, le 17 mai 1943, ce sont des avions américains qui bombardent la zone du port ; c'est l'attaque aérienne la plus violente du conflit en Gironde, avec 184 morts et 276 blessés car plusieurs bombes atteignent le quartier civil de Bacalan : 34 bombardiers *Liberator* du VIII<sup>e</sup> *Bomber Command* accomplissent un raid de six minutes sur la base sous-marine. Si aucun bateau ni sous-marin n'est touché, quelques annexes portuaires situées le long des quais sont endommagées et, surtout, l'une des écluses de l'entrée des bassins à flot est détruite, alors que c'était dans le bassin n° 1 que les occupants effectuaient les réparations sur les navires, dans les deux cales sèches ; toute l'eau qui y était retenue se déverse dans la Garonne<sup>15</sup>.

#### 4. L'économie bordelaise dans le système économique militaire allemand

Le second semestre 1942 et le premier semestre 1943 sont ainsi marqués par l'effondrement des systèmes productifs et commerciaux classiques. Une question vient à l'esprit : que devient toute cette main-d'œuvre industrielle et portuaire qui se retrouve quasiment au chômage contraint au tournant de l'année 1943 ? Or il reste deux années de guerre et donc il faut bien « gagner sa vie ». Après la Relève forcée de septembre 1942, le STO (Service du travail obligatoire<sup>16</sup>) institué en février 1943 est destiné à en absorber une partie, et la Gironde en aura été un bon pourvoyeur<sup>17</sup>.

<sup>15</sup> Les bombardements américains se poursuivent les 24 août 1943, 16 septembre 1943 et 5 décembre 1943.

<sup>16</sup> Jean-Pierre Vittori, *De gré ou de force. Service du travail obligatoire, 1942-1945*, Paris, Nathan, 2007. Raphaël Spina « 5. La loi du 4 septembre 1942 ou le premier STO », in Raphaël Spina (dir.), *Histoire du STO*, Paris, Perrin, 2017, p. 77-91.

<sup>17</sup> Cf. Helga Elisabeth Bories-Salawa ; « Introduction », in *Dans la gueule du loup : Les Français requis du travail en Allemagne*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2010 (en

Toutefois, une fraction de la main-d'œuvre aura pu conserver quelque activité puisque, en compensation, pourrait-on dire, de la crise du système productif classique, elle a pu s'engager *volens nolens* dans le processus d'accélération de l'édification d'un solide système économique de guerre allemand en France occupée : quelques mois après notre période d'étude, les accords Speer-Bichelonne de septembre 1943 orientent une partie de la main-d'œuvre vers des embauches au sein même du système économique de l'Occupation allemande dans le cadre du « nouvel ordre » nazi en France<sup>18</sup> et des établissements étiquetés *Sperr-Betriebe* (des entreprises exemptées de tout départ de main-d'œuvre, jeunes classes du STO incluses outre-Rhin). L'historien Sébastien Durand<sup>19</sup> a notamment confirmé que plusieurs entreprises girondines s'étaient insérées dans le système de la Collaboration économique<sup>20</sup>, dont des dizaines dans le cadre de ces accords *S-Betriebe*. L'Inspection de l'armement (*Rüstungsinspektion*) devient la cheville ouvrière de l'efficacité (relative) de ces entités, désormais dévouées à leur client déterminant et contraignant.

Néanmoins, c'est bien dès notre période d'étude que « produire pour le Reich »<sup>21</sup> s'avère une solution idoine pour maintenir vaillamment la vie de certaines entreprises. On peut relever le cas de la Société nationale de construction aéronautique du Sud-Ouest (à Bacalan, Bègles et Mérignac) suite à la convention du 28 juillet 1941 ; or, à partir de novembre 1942, l'emprise allemande y devient totale. De même, à la Poudrerie nationale de Saint-Médard-en-Jalles<sup>22</sup>, un protocole est signé le 8 août 1942 qui lance le « Plan Poudre » (*Pulverplan*) au bénéfice de l'armée allemande, plan mis en œuvre au 1<sup>er</sup> octobre 1942. Les poudreries sont sous l'emprise de l'Administration allemande par le biais de l'Omnium des produits azotiques, créé en 1941. Mais la pénurie de main-d'œuvre et de moyens de transport ferroviaire freine le fonctionnement de la Poudrerie durant l'hiver 1942-1943, d'où une marche au ralenti. Cela ne freine pas la volonté allemande de prélever une part de plus en plus importante de la production, et ce à partir du début de 1943, mais l'Occupant se

---

ligne : [Dans la gueule du loup - Introduction - Presses universitaires du Septentrion (openedition.org)]. Bernard Garnier et Jean Quellien (dir.), *La main-d'œuvre française exploitée par le III<sup>e</sup> Reich* (actes du colloque international, Centre de recherche d'histoire quantitative, Université de Caen, Mémorial de Caen, ministère de la Défense, Office national des anciens combattants, Caen, 13-15 décembre 2001), Caen, CRHQ, 2003.

<sup>18</sup> Alan Milward, *The New Order and the French Economy*, Oxford, Oxford University Press, 1970. Cf. aussi : Annie Lacroix-Riz, *Industriels et banquiers sous l'Occupation. La collaboration économique avec le Reich et Vichy*, Paris, Armand Colin, « Références : histoire contemporaine », 1999.

<sup>19</sup> Sébastien Durand, *Les entreprises de la Gironde occupée (1940-1944). Restrictions, intégrations, adaptations*, thèse de doctorat d'histoire, Université Bordeaux-Montaigne, décembre 2014.

<sup>20</sup> Cf. Arne Radtke-Delacor, « Verlängerte Werkbank im Westen : Deutsche Produktionsaufträge als Trumpfkarte der industriellen Kollaboration in Frankreich (1942–1944) », in Stefan Martens et Maurice Vaïsse (dir.), *Frankreich und Deutschland im Krieg (November 1942–Herbst 1944). Okkupation, Kollaboration, Résistance*, Bonn, Bouvier Verlag, 2000, p. 327-350. Plus largement :

Hein Klemann et Sergei Kudryashov, *Occupied Economies: An Economic History of Nazi-Occupied Europe, 1939-1945*, Londres et New York, Berg, 2012. Fabian Lemmes, « Les relations entre entreprises allemandes et françaises dans le secteur du bâtiment sous l'Occupation, 1940–1944 », in Jean-François Eck, Stefan Martens et Sylvain Schirmann (dir.), *L'Économie, l'argent et les hommes. Les relations franco-allemandes de 1871 à nos jours*, Paris, CHEFF, 2009, p. 169-200.

<sup>21</sup> Arne Radtke-Delacor, « Produire pour le Reich. Les commandes allemandes à l'industrie française (1940-1944) », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 2001, volume 70, n° 2, p. 99-115.

<sup>22</sup> Claude Courau, « La Poudrerie de Saint-Médard-en-Jalles pendant les années noires, 1940-1944 », *Aperçus de l'histoire sociale en Aquitaine*, 1992, n° 27, p. 7-12. Sébastien Durand, *Les entreprises de la Gironde occupée*, op. cit., p. 1042-1046.

heurte lui aussi au manque récurrent de salariés, en particulier à nombre d'absences volontaires...

### **Le vin girondin de plus en plus germanisé**

Si la récolte de l'été et de l'automne 1942 n'aurait débouché que sur un vin de qualité moyenne<sup>23</sup>, l'on peut parler d'un relatif rebond du secteur vinicole. En effet, ce pan essentiel et historique de l'économie girondine, le système productif du vin, s'insère de plus en plus dans le système économique (et sociétal) de guerre allemand. L'on parle du « vin des Nazis »<sup>24</sup>, quand les débouchés des vins girondins deviennent de plus en plus orientés vers la consommation allemande<sup>25</sup>. Sans rappeler ce système économique vinicole franco-allemand à propos des deux semestres 1942-1943 étudiés ici, l'on peut indiquer qu'une bonne partie des récoltes 1940 et 1941 alors en stock a pu être insérée dans les circuits de consommation allemande (hôtels parisiens, marché allemand lui-même, consommation par les armées et administrations) ; qu'une partie de la récolte 1942 en cours de maturation a pu être destinée à de telles clientèles, officiellement ou dans le cadre d'achats proches du système du « marché noir ».

Or le *Weinführer* actif à Bordeaux, Hans Bömers, et Otto Kläbisch, chargé, au sein de la section de l'Intendance allemande nationale, du service des achats, ont monté un système d'achats massifs par le biais d'appels d'offres auprès de la communauté du négoce bordelais – avec onze appels d'offres successifs dont ceux des deux semestres étudiés dans ce texte. Les maisons s'organisent donc pour leur répondre, d'autant plus que leurs stocks sont devenus énormes à cause de la dépression des années 1930, de la perte des débouchés anglo-saxons et du rétrécissement du pouvoir d'achat de leurs clientèles classiques sur le marché libre.

Aussi, peu à peu, en 1942-1943, se sont consolidés les circuits « germanisés », en direct, par des ventes libres, souvent par l'intermédiaire de négociants animant leurs propres filières, y compris sur le marché noir, ou par le biais des commandes allemandes officielles, souvent payées grâce aux prélèvements quotidiens obtenus sur le Budget vichyste au titre de l'indemnité d'Occupation, qui est augmentée de 200 à 500 millions de francs à partir du 15 décembre 1942, ce que doit accepter le chef du gouvernement Pierre Laval en janvier 1943. Nombre de maisons ont ainsi pu reconstituer leur chiffre d'affaires, comme Schyler & Schröder (66,300 millions de

<sup>23</sup> [Nos millésimes 1942 - Vins rares et anciens - Au droit de bouchon (au-droit-de-bouchon.com)].

<sup>24</sup> Christophe Lucand, *Le vin des Nazis*, Paris, Grasset, 2023. Christophe Lucand, *Le vin et la guerre. Comment les Nazis ont fait main basse sur le vignoble français*, Paris, Armand Colin, 2017. Antoine Dreyfus, *Les raisins du Reich. Quand les vignobles français collaboraient avec les Nazis*, Paris, Flammarion, 2021. Sébastien Durand, *Les vins de Bordeaux à l'épreuve de la Seconde Guerre mondiale. Une filière et une société face à la guerre, l'Occupation et l'épuration (1938-1950)*, Bordeaux, Mémoring, « Histoire économique », 2017. Sébastien Durand, « Futailles, vins en fûts et tonnelleres en Gironde dans la guerre et l'Occupation (1939-1944) : mobilisation, restrictions, adaptations », in CERVIN (dir.), *Vendre le vin de l'Antiquité à nos jours*, Bordeaux, Féret, 2012, p. 65-80.

<sup>25</sup> Sébastien Durand, *Les vins de Bordeaux à l'épreuve de la Seconde Guerre mondiale. Une filière et une société face à la guerre, l'Occupation et l'épuration (1938-1950)*, Bordeaux, Mémoring, 2017. Sébastien Durand, « Vichy, la Révolution nationale et la viticulture en Gironde : réception, intégration, dissociation », in Jean-Claude Hinnewinkel (dir.), *Faire vivre les terroirs. AOC, terroirs et territoires du vin. Hommage au professeur Philippe Roudié*, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, 2009, p. 129-148. Don et Petie Kladstrup, *La guerre et le vin. Comment les vigneronns français ont sauvé leurs trésors des Nazis*, Paris, Perrin, 2001.

francs en 1942, 62 906 en 1943, au lieu de 14 283 en 1940) ou Calvet (46,020 millions en 1942, 59,673 millions en 1943), tandis que les maisons agissant en franc-tireur sur le marché prospèrent, comme Descas père & fils (48,427 millions en 1942, 114,562 en 1943)<sup>26</sup>, conduite par Roger Descas, fort proche de Bömers.

### **L'économie de Bordeaux impliquée dans la construction du Mur de l'Atlantique : un arrière-front industriel**

Sans parler ici de l'histoire et de la construction du Mur de l'Atlantique en Gironde<sup>27</sup>, l'on peut relier l'immense chantier de l'Organisation Todt en Aquitaine et le potentiel de contribution de l'industrie girondine. En 1942-1943, nombre d'entreprises sont en effet impliquées dans ce programme, plus ou moins volontairement, directement et intensément, et ce comme l'ensemble des sociétés françaises à cette époque<sup>28</sup>. C'est qu'il fallait fournir du bois d'œuvre, du ciment – d'où l'implication de la cimenterie Poliet & Chausson, installée depuis 1932 à Lormont, sur la rive droite de la Garonne – ou des biens de consommation courante.

Au niveau humain, rappelons qu'un loi vichyste du 4 septembre 1942 favorise le recrutement de salariés français pour les chantiers de l'Organisation Todt, alors que les autorités allemandes expriment alors leur volonté de recruter 100 000 hommes, si possible issus des secteurs du BTP. L'on glisse alors du volontariat à la mobilisation forcée, et les Allemands réclament notamment qu'on leur fournisse rapidement 2 500 hommes en Gironde<sup>29</sup> à l'automne 1942. Mieux encore, en octobre 1942, « environ 8 000 travailleurs algériens sont engagés en Gironde sur contrat par les entreprises allemandes intégrés à l'Organisation Todt »<sup>30</sup>. « En février 1943, 13 208 travailleurs sont déjà présents sur les différents chantiers de l'Organisation (OBL) de Bordeaux. »<sup>31</sup> D'octobre 1942 à avril 1943, quelque 4 128 travailleurs bordelais sont réquisitionnés<sup>32</sup>, dont 671 en février, 1 790 en mars et 884 en avril. Il faut y ajouter une part des 5 000 réfugiés espagnols ayant participé en Gironde aux travaux de l'Organisation Todt<sup>33</sup>.

Sur un registre limité, notons que les autorités vichystes et allemandes mettent sur pied des circuits de collecte de déchets métalliques afin d'alimenter les entités fournissant des sous-produits en métal pour les chantiers, comme du fer à béton. Le processus s'accélère grâce à la loi du 19 janvier 1943 qui met sur pied la section de

<sup>26</sup> Sébastien Durand, thèse citée, p. 1151.

<sup>27</sup> Cf. John Costello et Terry Hughes, *Atlantikschlacht. Der Krieg zur See, 1939-1945*, Augsburg, Bechtermünz, 1999. Rudolf Heinz Zimmermann, *Der Atlantikwall von Brest bis Biarritz*, Munich, Schild Verlag, 1997. Jérôme Prieur, *Le Mur de l'Atlantique, monument de la Collaboration*, Paris, Denoël, 2010. Une solide étude est en cours sur le Mur de l'Atlantique en Aquitaine par Peter Gaida et Marc Mentel, président de l'association Gramasa.

<sup>28</sup> Cf. Sébastien Durand, « Les entreprises françaises face aux occupants (1940-1944). Entre collaboration, opportunisme et "nécessité de vivre" », *French Politics, Culture & Society*, 2019, volume 37, n° 2, p. 1-26. Fabian Lemmes, « Les relations entre entreprises allemandes et françaises dans le secteur du bâtiment sous l'Occupation, 1940-1944 », in Jean-François Eck, Stefan Martens et Sylvain Schirmann (dir.), *L'économie, l'argent et les hommes. Les relations franco-allemandes de 1871 à nos jours*, Paris, CHEFF, 2009, p. 166-199.

<sup>29</sup> Sébastien Durand, *Les entreprises de la Gironde occupée*, thèse citée, p. 802.

<sup>30</sup> *Ibidem*, p. 806.

<sup>31</sup> *Ibidem*, p. 807.

<sup>32</sup> *Ibidem*, p. 808.

<sup>33</sup> Cf. le futur ouvrage d'Emmanuel Dorronsoro et Peter Gaida, *Les "Espagnols rouges" à Bordeaux. Internement, travail forcé et Résistance en Gironde*, à paraître aux Indes Savantes.

récupération et de mobilisation au sein de l'OCRPI (Office central de répartition des produits industriels), avant la création en juin 1943 du COGIREC (Comité général d'organisation des industries de commerce de la récupération des déchets et vieilles matières)<sup>34</sup>.

### **Une seconde base sous-marine à Bordeaux à partir de 1942-1943**

Jusqu'alors avait fonctionné, autour des bassins à flot de Bordeaux-Bacalan, la base italienne *Betasom*, conçue à partir de septembre 1940, et ce jusqu'à l'armistice en Italie en septembre 1943, en une sorte de délégation dans le cadre de l'alliance militaire italo-germanique<sup>35</sup>. Cependant, une seconde base sous-marine prend corps : en effet, un mois environ avant l'opération *Frankton*, les Allemands décident d'installer à Bordeaux la 12<sup>e</sup> flottille de *U-Boot* (12. *Unterseebootsflottille*), l'une des sept actives sur la côte atlantique française<sup>36</sup>, alors placée sous le commandement du *korvettenkapitän* Klaus Scholz. Auparavant, ils ont mis en œuvre le programme de construction de leur propre base sous-marine bordelaise<sup>37</sup>, qui a été mise en chantier en septembre 1941, avec le concours efficace de plusieurs firmes allemandes et la mobilisation de travailleurs français<sup>38</sup> (modestement) salariés et de réfugiés espagnols ou autres réquisitionnés, et ce dans le cadre de l'Organisation Todt<sup>39</sup>.

En octobre 1942, la 12<sup>e</sup> flottille de sous-marins de la *Kriegsmarine* arrive à Bordeaux : elle se compose de 22 sous-marins de combat et de 21 sous-marins de ravitaillement – dont 36 sont destinés à disparaître en mer. Elle doit notamment assurer les missions longues dont celles de l'océan Indien et les liaisons avec le Japon. Elle est destinée à couler un total de 104 navires alliés. En outre, elle achemine le ravitaillement vers le front sous-marin et permet de mener des opérations dans des eaux maritimes hostiles sans avoir à retourner aux bases : ainsi, en avril 1943, des navires de ravitaillement de Bordeaux approvisionnent les sous-marins d'attaque au large de la côte nord des États-Unis.

Or de telles fonctions exigent l'équipement de la base sous-marine en installations de maintenance et de réparations des sous-marins. La *Kriegsmarine* s'était d'abord chargée elle-même de l'entretien et de la réparation des sous-marins ; puis elle cherche un opérateur privé pour le chantier naval afin de remplacer ses ouvriers par

<sup>34</sup> *Ibidem*, p. 946.

<sup>35</sup> Cf. pour une autre région : Jean-Louis Panicacci, *L'Occupation italienne : Sud-Est de la France, juin 1940-septembre 1943*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, « Histoire », 2010.

<sup>36</sup> Rainer Busch et Hans-Joachim Roell, *Der U-Boot-Krieg, 1939-1945*, Hamburg-Berlin-Bonn, Mittler in Maximilian Verlag, 1997, p. 222. Eberhard Roessler, *Die deutschen U-Boote und ihre Werften*, Munich, Bernard & Graefe Verlag, 1980.

<sup>37</sup> Dominique Lormier, *Bordeaux. La base sous-marine. Questions de mémoire 1940-1944*, Montreuil-Bellay, 1990. Jean-Baptiste Blain, « Les bases de sous-marins de Bordeaux, une histoire européenne et locale », *Revue historique de Bordeaux et du département de la Gironde*, 2017, n° 23, p. 137-157.

<sup>38</sup> Cf. Bernard Lachaise, « Les travailleurs de Gironde exploités par le III<sup>e</sup> Reich », in Jean Quellien et Bernard Garnier (dir.), *La main-d'œuvre française exploitée par le III<sup>e</sup> Reich*, Caen, CRHQ, 2003, p. 269-284. Peter Gaida, « Le Mur de l'Atlantique en Aquitaine : maîtres d'ouvrages et travailleurs forcés au service d'Hitler », in Jean Quellien et Bernard Garnier (dir.), *La main-d'œuvre française exploitée par le III<sup>e</sup> Reich*, Caen, Centre de recherche d'histoire quantitative, 2003, p. 285-306. Christian Bougeard, « Les chantiers allemands du Mur de l'Atlantique », in Jean Quellien et Bernard Garnier (dir.), *La main-d'œuvre française exploitée par le III<sup>e</sup> Reich*, Caen, Centre de recherche d'histoire quantitative, 2003, p. 185-204.

<sup>39</sup> Sur celle-ci, cf. Franz Seidler, *Die Organisation Todt. Bauen für Staat und Wehrmacht*, Bonn, Bernard & Graefe, 1998. Hedwig Singer (dir.), *Die Organisation Todt*, Osnabrück, Biblio-Verlag, 1998.

des Français sous gestion privée allemande. À la fin de l'année 1942, elle négocie avec Blohm & Voss, firme de Hambourg qui construit notamment beaucoup de sous-marins. En octobre 1942, les réparations de sous-marins du chantier naval de la *Kriegsmarine* à Bordeaux lui sont transférées<sup>40</sup>.

En janvier 1943, le chantier Blohm & Voss commence à travailler à Bordeaux ; dès février, elle enregistre officiellement son chantier naval auprès du département des finances du commandant militaire en France ; elle compte alors déjà 285 ouvriers et 24 employés. En juin 1943, un nouvel accord entre la *Kriegsmarine* et Blohm & Voss entre en vigueur, qui précise tous les points techniques et financiers, tandis qu'un conseil de construction de la *Kriegsmarine* prend en charge l'attribution des sous-marins à réparer et les négociations avec l'Organisation Todt. L'entreprise est non seulement responsable de l'hébergement des camps de travailleurs, mais aussi de leur gestion et de leur gardiennage.

## Conclusion

Le sort du port bordelais au second semestre 1942 et au premier semestre 1943 repose sur des faits certains et des incertitudes. Des décisions importantes sont ainsi prises explicitement dans le cadre de l'intensification de la Collaboration économique ; l'accélération des chantiers du système de défense des côtes atlantiques ouvre la voie à nombre de contrats avec des sociétés françaises ; la guerre maritime justifie des investissements à Bordeaux-Bacalan notamment. Mais l'on se heurte aux pénuries de biens intermédiaires, de produits chimiques, de métaux, de charbon, de moyens de transport ; la cité-port devient de plus en plus un « isolat », coupé des flux transatlantiques et du cabotage, d'où un relatif flou dans le fonctionnement des systèmes productifs locaux et allemands.

Le second semestre 1943 et le premier semestre 1944 seront marqués par une insertion plus directe encore dans l'effort de guerre économique, du côté germano-français, tandis que l'action de la Résistance et un relatif repli des travailleurs français auront pu freiner la production – sans évoquer ici les tragédies des rafles et des déportations, avec la première rafle à Bordeaux les 15 et 16 juillet 1943.

À la paix, il faudra insérer la cité-port dans la reconstruction elle-même<sup>41</sup> et en même temps, sans tarder, dans la relance de ses liaisons commerciales avec l'empire colonial<sup>42</sup> et les partenaires nord-américains et britanniques<sup>43</sup>, ou dans la pêche

---

<sup>40</sup> Accord entre Blohm & Voss et les chantiers navals de la *Kriegsmarine* à Bordeaux du 25 novembre 1942, Archives de la ville de Hambourg (StAHH), Blohm & Voss 621.1, 948. J'utilise ici le texte de Peter Gaida, *Le Mur de l'Atlantique en Aquitaine au cœur du système de l'Occupation allemande (1940-1944)*, en cours d'édition vers 2024.

<sup>41</sup> Alphonse Grange, « Le port de Bordeaux après la Libération. La reprise du trafic », Bordeaux, *Cahiers d'outre-mer*, janvier 1948, n° 1, p. 14-27.

<sup>42</sup> Cf. Yves Péhaut, « La reprise des relations avec les Antilles et le Sénégal », in Hubert Bonin, Sylvie Guillaume & Bernard Lachaise (dir.), *Bordeaux et la Gironde pendant la Reconstruction, 1945-1954*, Pessac, Publications de la MSHA, 1997, p. 61-69.

<sup>43</sup> Léandre Duriot, « Bordeaux, port d'implantation des charbons pour le Sud-Ouest », in *La renaissance de Bordeaux*, numéro spécial de *Bordeaux et le Sud-Ouest*, n° 1-2, 1946, p. 126-127.

morutière<sup>44</sup>. Au soulagement de la fin de la guerre s'ajouteront les espoirs mis dans une nouvelle période de croissance et de modernisation.

---

<sup>44</sup> Philippe Fournet, « Redémarrage et renouveau de l'économie morutière bordelaise », in Hubert Bonin, Sylvie Guillaume & Bernard Lachaise (dir.), *Bordeaux et la Gironde pendant la Reconstruction 1945-1954*, Pessac, Publications de la MSHA, 1997, p. 69-76.