

## L'ARMEMENT CHARBONNIER MARCESCHE (1898-1939)<sup>1</sup>

### THE COAL SHIPOWNER MARCESCHE (1898-1939)

Pascal Boisson

Université de Bretagne Sud, Pôle MIIG  
pascal.boisson@hotmail.fr

**Rezumat:** *Situat în Bretagne, în nord-vestul Franței, Lorient este recunoscut ca fiind un port de mărime medie. Și totuși, ce explică extraordinara sa dezvoltare de la finele secolului al XIX-lea într-un port industrial și într-un șantier naval specializat în construirea de vase de transport cărbune? Lorient era al șaptesprezecelea port prin traficul său de mărfuri, poziția deținută fiind excelentă, ținând cont de faptul că nu avea un hinterland dezvoltat. Beneficiile sale au venit de pe urma dezvoltării bazinelor carbonifere franceze – singura sa posibilitate de dezvoltare, fapt bine cunoscut de industriașul Émile Marcesche.*

*Émile Marcesche era un om de tip nou. Originar din Anjou, orfan de tată, el provenea dintr-o familie de podgoreni. A făcut studii în școli laice și a devenit un excelent profesor de școală medie din Angers. Deci, un intelectual. Succesul său s-a datorat legăturilor pe care le avea în mediile notabilităților din Lorient. Dar în ce context s-au creat aceste legături? Prin căsătoria sa, Émile Marcesche a intrat în elita bretonă – foarte determinată politic, catolică și monarhistă. El s-a adaptat în acest mediu nebulos, aristocratic și conservator. Cheia succesului său a fost reprezentată de relațiile de rudenie din lumea industriașilor, în calitatea sa de șef al unuia din cele mai mari grupuri industriale din sudul regiunii Bretagne, cu diferite factorii în porturile bretone, între Audierne și Quiberon, dar și în Portugalia, Maroc și Algeria. Manufacturile din aceste factorii i-au furnizat lui Marcesche capitalurile necesare pentru constituirea unui important parc de vase maritime.*

*Émile Marcesche a fost un om pragmatic, dar în același timp dotat cu o bună intuiție. El a urmărit să investească și în crearea unei filiale în Cardiff, încredințată lui Marcel Ragody. Acesta i-a dat o mare anvergură depășind simplele servicii ale firmei Marcesche. Cu factorii și în alte porturi din Țara Galilor, Marcesche a devenit primul grup francez de export cărbune în porturi străine sau intermediind între porturile franceze și minele și întreprinderile miniere galeze.*

**Abstract:** *In France, Lorient, city located in Brittany, is representative of the medium-sized ports. But how to explain the creation of an industrial and coal shipyard group in the last years of the 19<sup>th</sup> century in the port of Lorient? It is definitely not the port's conjecture which was then buoyant. Ranked seventeenth by its traffic, its rating is finally excellent, for Lorient, which was still suffering from its past and the absence of hinterland, benefited from a*

---

<sup>1</sup> Pascal Boisson, *Émile Marcesche, capitaine d'industrie à Lorient*, Collection *Mémoire et Histoire*, Ville de Lorient, 2012, 229 p. Ce livre fait suite à une thèse de doctorat en Histoire consacrée à Émile Marcesche: Pascal Boisson, *Émile Marcesche (1868-1939), une trajectoire entrepreneuriale*, Université de Bretagne Sud, 2010, 828 p.

*self-centered development around coal, the only path of sustainable growth, which the manufacturer Emile Marcesche had perfectly understood.*

*Emile Marcesche is a new man. From Anjou, he is fatherless and comes from a wine-growers family and is a pure product of the non-religious school of which he manages to be a brilliant superior primary school teacher in Angers. In short, an intellectual. His success is linked to his settling down in the maze of the Lorient notables. But what are the conditions of this settling down? Marcesche, through his marriage, is introduced to a Lorient elite, very marked politically speaking, royalist and catholic. He is thrown into this background, a very conservative and reactionary politic melting-pot. But one of the keys to understand his path, is that, thanks to his in-laws' network, he has an easy passage into the world of preserve manufactures, at the head of one of the biggest preserve industrial groups in South Brittany, with different sites in numerous Breton ports, from Audierne to Quiberon, but also in Portugal, Morocco and Algeria. Those manufacturers will supply Marcesche with the necessary capitals, notably to constitute an important steamer ships fitting out.*

*Marcesche appears like a very pragmatic man, but with intuition. He maximizes his fitting out function by investing in the setting up of a subsidiary in Cardiff, which he entrusts with Marcel Ragody, to give it a scale that exceeds the simple service to the firm Marcesche.*

*With its offices in the other Welsh ports, it becomes one of the first houses concerning coal export towards the French and even foreign ports and the essential go-between of numerous mine-posts suppliers with Welsh firms.*

**Résumé:** *En France, Lorient, ville située en Bretagne, est représentative des ports moyens. Mais comment expliquer la création d'un groupe industriel et d'armement charbonnier dans les dernières années du XIX<sup>e</sup> siècle dans le port de Lorient ? Ce n'est pas la conjoncture portuaire qui était alors porteuse. Dix-septième port de commerce par son trafic, son classement est finalement excellent, car Lorient souffrant toujours de son passé et de l'absence d'arrière-pays (hinterland), a bénéficié d'un développement autocentré autour du charbon, seule voie de croissance que l'industriel Émile Marcesche avait parfaitement compris.*

*Émile Marcesche est un homme neuf, angevin, orphelin de père, issue d'une famille viticole et pur produit de l'école laïque dont il devient un brillant professeur d'école primaire supérieure à Angers. Bref, un intellectuel. Sa réussite est liée à son ancrage dans la nébuleuse des notables lorientais. Mais quelles sont les conditions de cet ancrage ? Marcesche, par son mariage, est introduit dans une élite lorientaise, très marquée politiquement, royaliste et catholique. Il est précipité dans ce milieu, creuset politique très conservateur et réactionnaire. Mais l'une des clefs pour comprendre sa trajectoire, c'est qu'avec le réseau de sa belle-famille, il entre de plein pied dans le monde d'usiniers de la conserve à la tête d'un des plus gros groupes industriels de conserveries de Bretagne Sud, avec des implantations dans de nombreux ports bretons d'Audierne à Quiberon, mais aussi au Portugal, au Maroc et en Algérie. Ces usiniers fourniront les capitaux nécessaires à Marcesche, notamment pour se constituer un important armement de steamer ship.*

*Marcesche apparaît comme un grand pragmatique, mais qui a de l'intuition. Il optimise sa fonction d'armement en investissant dans l'implantation d'une filiale à Cardiff qu'il confie à Marcel Ragody pour lui donner une envergure qui dépasse le simple service à l'entreprise Marcesche. Avec ses bureaux dans les autres ports gallois, elle devient une des premières Maisons exportatrices de charbon vers les ports français, et même étrangers et l'intermédiaire obligé de nombreux fournisseurs de poteaux de mine aux entreprises galloises.*

**Keywords:** *shipowner, industrialist, coal, steamer ship, maritime history, coastal navigation, chamber of commerce, industrial port.*

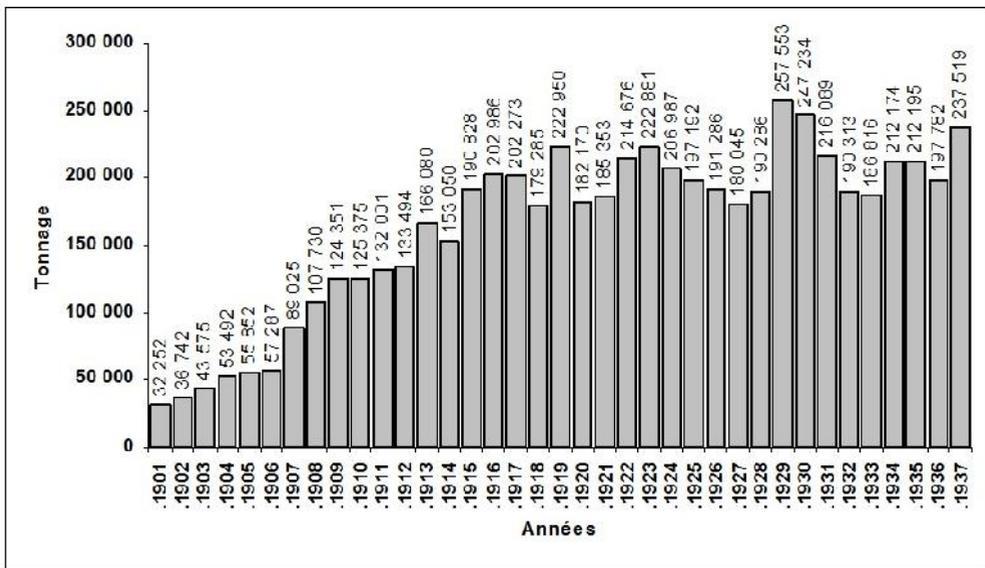
### Introduction

Tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, à Lorient, c'est le port militaire qui domine, comme à Rochefort. Lorient, reste ainsi adossé à son port de guerre. Lorsque Émile Marcesche arrive à Lorient pour la première fois en 1896, le mouvement commercial du port est faible, stationnaire, ou même en déclin. En effet, le port de commerce végète. Son point faible est de servir à la fois pour les besoins du commerce, de la pêche, et de la Marine. S'agissant du commerce extérieur, ce n'est pas Lorient, mais Hennebont qui occupe le premier rang. Pourquoi une telle situation ? Plusieurs raisons à cela. D'une part, les installations techniques du vieux port de commerce construit sous le règne de Napoléon III sont insuffisantes. D'autre part, Lorient a l'impossibilité d'accroître ses exportations ou ses importations en raison des tarifs de la *Compagnie d'Orléans* dont le niveau est tel que les négociants de Saint-Nazaire concurrencent avec avantage ceux de Lorient, aux portes même de leur ville. Enfin, le chalutage à vapeur est inexistant ; l'industrie de la pêche ne peut se transformer et se développer. En conclusion, le port de Lorient est un outil déficient ; l'activité est médiocre ; l'articulation avec l'*hinterland* -l'arrière-pays- est un gros point faible ; en somme, de par cette configuration portuaire, les conditions du développement ne sont guère favorables.



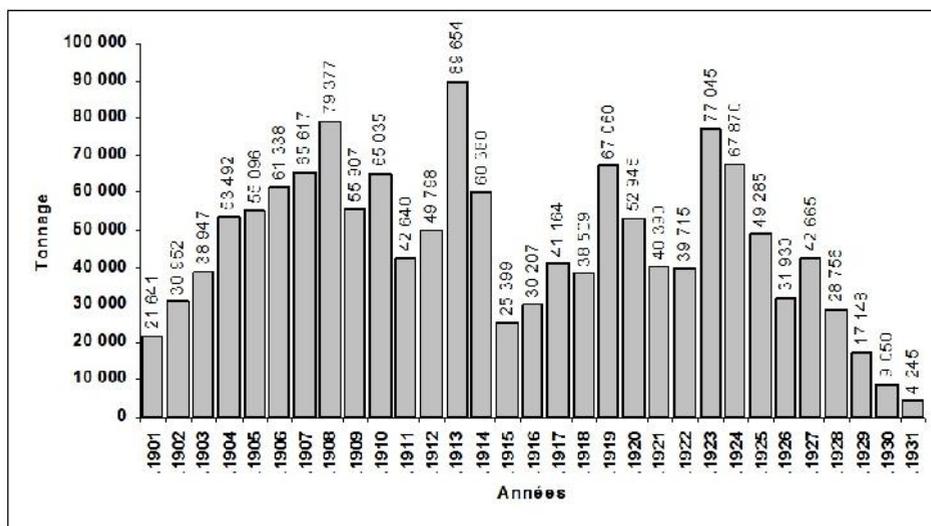
Émile Marcesche vers 1896  
(Fonds privé Marie-Madeleine Martinie)

Mais au tournant des années 1900, la situation lorientaise change. Le tissu industriel du port se modifie et se diversifie. Cette industrialisation de Lorient au centre de son espace portuaire se concrétise au lendemain de la Première Guerre mondiale, avec le concours de l'Etat, la Chambre de commerce, les élites politiques locales, et le dynamisme de certains négociants, entrepreneurs, industriels, et armateurs, tels Émile Marcesche. À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, il est celui qui provoque le décollage économique du port de commerce, grâce à ses usines de charbons et au cabotage maritime qu'il organise ; il met en place un trafic bois-charbons entre Lorient et le Pays de Galles (Première partie). Cet important mouvement commercial donne naissance à un renouveau du port de commerce à partir de 1901-1904. Ce dynamisme commercial remarquable jusqu'en 1930, est le résultat d'initiatives entrepreneuriales souvent audacieuses impulsées par Émile Marcesche véritable capitaine d'industrie au destin peu commun (Deuxième partie).



Le trafic charbonnier du port de Lorient<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Archives Départementales du Morbihan (AD56) : importations de charbon de 1901 à 1937.



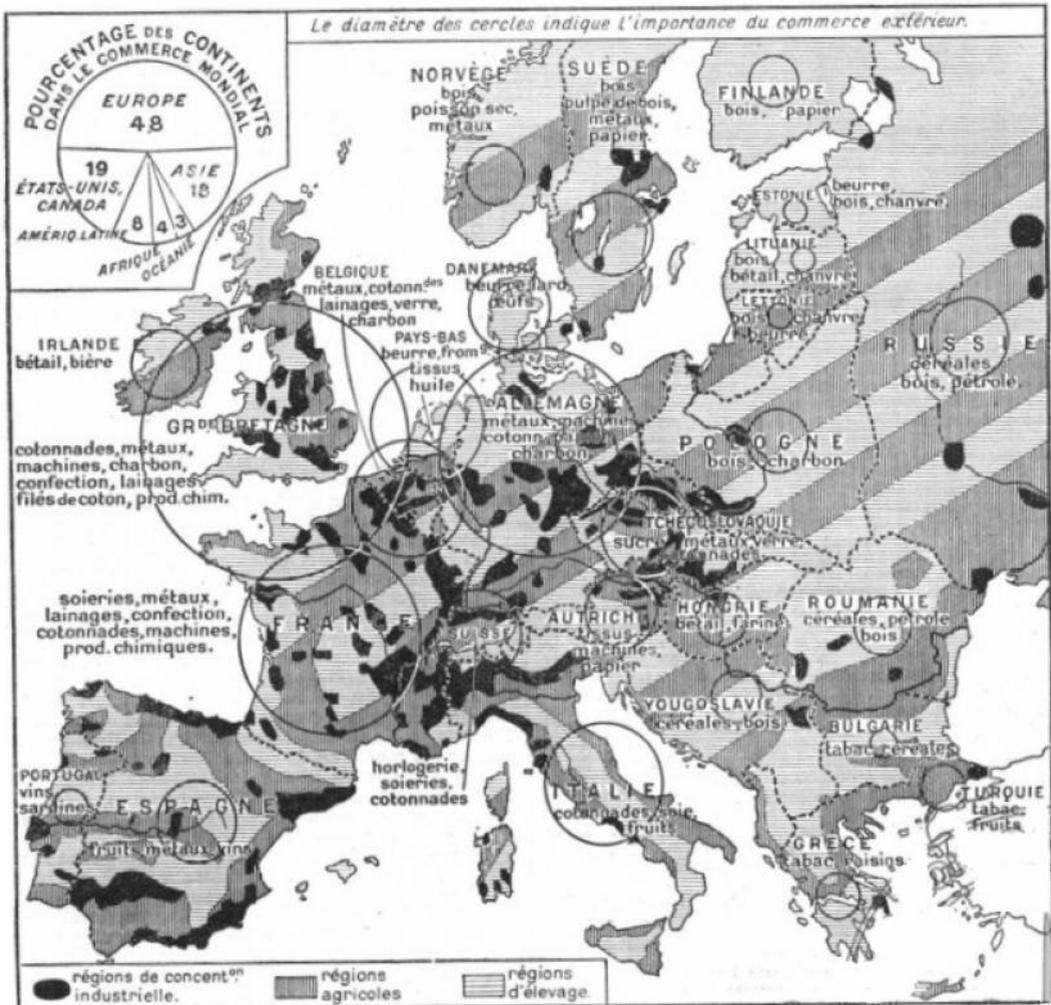
Un fret de retour pour Lorient : les poteaux de mine<sup>3</sup>

## PREMIERE PARTIE – DE LORIENT A CARDIFF

### I - La société de charbonnages *Marcesche* : du trafic à l'implantation au Pays de Galles

En janvier 1898, Marcesche s'associe avec Achille Hippolite Jotté-Latouche, négociant dans le charbon. Leur activité est très modeste. En 1901, Alexandre Bachelier, ami d'enfance d'Émile Marcesche, rejoint, à la demande de ce dernier, l'entreprise. Il s'occupe plus particulièrement de la négociation commerciale pour le bois, et de l'exportation des poteaux de mines à destination du Pays de Galles, activité qui prend de plus en plus d'importance. Jusqu'en 1922, l'entreprise est implantée dans le centre ville, derrière le quai sud du bassin à flot. À partir de 1923, elle se déplace sur le nouveau site portuaire de Kergroise, éloigné du centre ville et où un quai en eau profonde est opérationnel depuis 1920. En 1931, la société en nom collectif se transforme en société anonyme. L'année suivante, elle s'associe à la puissante société strasbourgeoise *Rhin et Rhône*. Le marché local charbonnier est contrôlé à 50% par Marcesche, ses deux concurrents les plus sérieux, les sociétés *Le Brise* et *Armoricaïne de charbonnages*, se partageant avec de petits distributeurs le reste de la clientèle. L'entreprise est l'une des plus modernes du littoral.

<sup>3</sup> AD56 : exportations de poteaux de mine de 1901 à 1937.

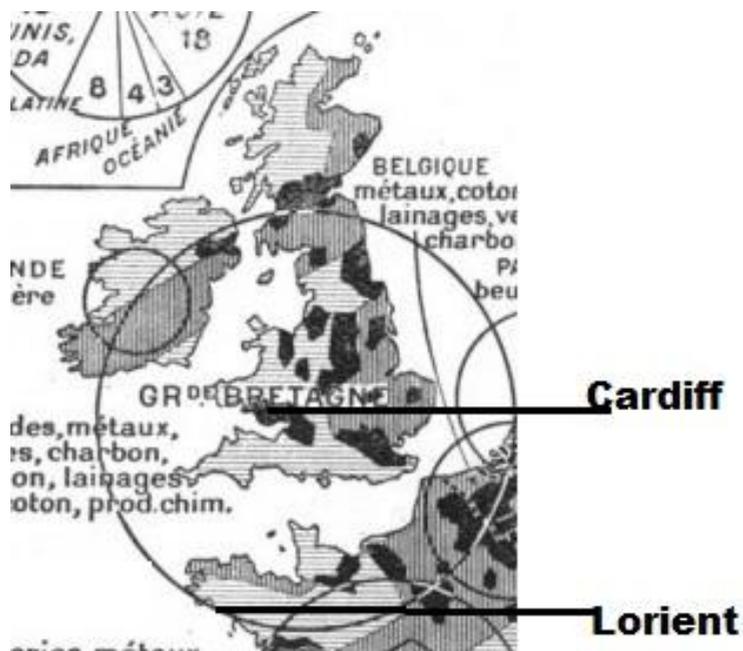


#### L'économie européenne en 1930<sup>4</sup>

En 1904, Emile Marcesche se présente comme négociant; après 1913, c'est un industriel. Avec la révolution industrielle, celle des pondéreux, le temps des négociants est révolu.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Étienne Clémentel, *Carte économique générale de l'Europe, Le monde économique*, Larousse, 1930.

<sup>5</sup> AD56 : en-têtes des courriers de la société *Marcesche*, en 1904 et dès 1914.



**CHARBONS ANGLAIS**  
de toutes provenances  
CARDIFF, NEWPORT, NEWCASTLE  
ANTHRACITE, CHARBON A GAZ  
Charbons de Forges

**COKE**  
*Bois de Chauffage*  
POTEAUX DE MINES

**FERS-ACIERS-TÔLES**  
ARDOISES D'ANGERS

**BOIS DU NORD**  
BOIS DU PAYS

**SCIERIE MÉCANIQUE**

**FABRIQUE DE BRIQUETTES DE HOUILLE**  
Adresse Télégraphique: MARCESCHE-LORIENT

*E. Marcesche & C<sup>ie</sup>*  
NÉGOCIANTS-ARMATEURS

*Lorient, le* 1<sup>er</sup> Décembre 1904  
21, Rue Carnot



SIÈGE 21 ET 321  
TELEPHONE (USINE 4-27)  
CARDIFF 4790

TELEGRAMMES  
MARCESCHE LORIENT  
MARCESCHE CARDIFF

5<sup>ME</sup> CHÈQUES POSTAUX 5521 NANTES

MAISON EN ANGLETERRE  
E<sup>T</sup> ADRESSEMENTS  
MARCESCHE & CO  
33 MOUNT STUART SQ  
CARDIFF

# ETABLISSEMENTS MARCESCHE ET C<sup>IE</sup>

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 5.000.000

CHARBONS ANGLAIS  
POTEAUX DE MINES  
INDUSTRIELS ET ARMATEURS

Usines de Briquelettes et Boulets  
FOURNISSEURS DE LA MARINE NATIONALE ET DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

MEMBERS OF THE CARDIFF AND BRISTOL CHANNEL PITWOOD IMPORTERS ASSOCIATION  
THE BRITISH COAL EXPORTERS FEDERATION & THE INSTITUTE OF CHARTERED SHIPBROKERS

SS HOUSSE-LE-MOYEC  
3100 D.W.

Siège Social: 21, Rue Carnot - LORIENT (MORDIHAN)  
R. C. N° 110 20 LORIENT

**Lorient, le 17 Mai 1939**

Marcésche acquiert une dimension internationale en s'implantant au Royaume-Uni. Il comprend rapidement la nécessité de posséder dans le grand centre qu'est Cardiff, sa propre succursale, dont la mission serait d'une part d'approvisionner la Maison de Lorient en charbon, et d'autre part de revendre aux mines anglaises les poteaux exportés de Bretagne. Marcésche cherche aussi à se passer des services de son agent maritime anglais à qui il a recours, la Maison *Howe*, de Newport. Ainsi est créée à Cardiff, en 1913, une nouvelle société, *É. Marcesche & Co*. La direction en est confiée à un Français, Marcel Ragody.

Marcel Ragody est né à Bordeaux en 1886 ; il se rend en Angleterre à l'âge de dix-sept ans dans le but d'apprendre l'anglais. Son père, capitaine au long cours, lui procure une situation dans la Maison *Howe*, laquelle est l'agent commercial pour la Maison *Marcesche* de Lorient et c'est Ragody qui gère les affaires de la société lorientaise. Au cours de l'année 1913, Emile se rend souvent à Newport ; c'est ainsi qu'il fait la connaissance de Ragody et prend la décision d'ouvrir son propre bureau au lieu de passer par un agent; la société, *É. Marcesche & Co* est alors créée à Cardiff. Ragody quitte alors la société *Howe* et Marcesche le nomme directeur de sa succursale. Ragody donne à *Marcesche & Co* un large développement et acquiert en Angleterre une solide position morale. En 1934, Ragody est nommé *President of the Bristol Channel Pitwood Importers Association*. Lui, Français, représente les intérêts britanniques auprès de ses compatriotes exportateurs de poteaux de mines ; c'est donc que les Anglais ont confiance en lui. Par la suite, il est nommé conseiller du commerce extérieur à Londres. C'est un homme qui informe en permanence et méticuleusement Alexandre Bachelier sur les conditions économiques en Angleterre. C'est un collaborateur de premier ordre sur lequel Émile Marcesche peut compter ; *Il*

voit bien juste Ragody dit-il de lui dans un courrier de mai 1930.



Marcel Ragody vers 1930  
(Fonds privé Marie-Madeleine Martinie)

Rapidement, la succursale de Cardiff prend un considérable essor, ralenti par la guerre de 1914-1918. Après ce conflit, elle prend la forme d'un bureau autonome d'exportation, d'importation et de courtage maritime. En dépit des longues grèves minières de 1921 et 1926, ce bureau devient une des Maisons les plus actives de la place, avec des sous-agences à Swansea, Port-Talbot et Newport.

## II - L'armement *Marcesche*

### *La constitution de la flotte et son importance*

Le commerce du charbon lié à Lorient à celui des poteaux, a conduit *Marcesche*, pour raisons économiques, à se faire armateur. Sa société cumule ainsi les fonctions d'armateur, à celles d'importateur de charbons et d'exportateur de poteaux. Elle peut ainsi mieux maîtriser ses affrètements, sans contrainte d'un contrat lorsque les prix sont bas. L'entreprise qui possède sa propre flotte, peut alors exporter des poteaux uniquement à des prix intéressants.

En 1898, la société possède deux navires : le *Louis-Marie*, une goélette, et un dundee, le *Saint-Michel*. En 1901, les premiers bénéfices et un emprunt à une amie de la famille *Marcesche* permettent de faire l'acquisition du voilier *Eugénie*. Ce vieux trois mâts construit à Saint-Vaast permet de doubler les capacités de transport de 300 à 600 tonnes. En 1902, la Maison *Marcesche et Cie* achète un petit steamer de 650 tonnes, l'*Arvor*, construit en Ecosse. Calant à peu près trois mètres, il est capable d'entrer dans le bassin à flot à toute marée. Ce bateau permet à l'entreprise de développer considérablement ses affaires. En 1909, la société fait construire à Nantes par les *Ateliers et Chantiers de la Loire*, un navire à vapeur de 961 tonneaux, l'*Arvor*

II (le premier *Arvor* est vendu sous le nom d'*Armorik* en 1912). En 1911, un autre navire identique est commandé aux mêmes chantiers, l'*Arez*, de 976 tonneaux, et en 1914 est lancé l'*Irma* de 844 tonneaux. La guerre sous-marine de 1914-1918, entraîne la perte de plusieurs navires : l'*Arvor*, torpillé et coulé le 21 juillet 1918 ; l'*Irma*, et le *Bargany*, coulés sous pavillon anglais. Ils sont remplacés par deux vapeurs de 740 cv, le *Bolivia* -construit aux Pays-Bas en 1906- et le *Tourneur*, -construit à Saint-Nazaire en 1919- jaugeant respectivement 817 et 1113 tonneaux. Malgré tout, l'activité de l'entreprise demeure intense. En 1922, la société fait l'acquisition d'un vapeur beaucoup plus important, le *Mousse-le-Moyec* -construit à Lorient- de 2038 tonneaux. Les deux vapeurs *Arez* et *Mousse-le-Moyec* assurent la quasi totalité des transports de l'entreprise avec Cardiff. Leur commandement est assuré successivement par les capitaines Rio, Noblanc, et Eugène Gousset. Les navires de l'entreprise assurent même le transport des charbons de ses propres concurrents, très modestes il est vrai, jusqu'au port de Lorient ; ainsi en 1936, le *Mousse-le-Moyec* importe du charbon pour les négociants Chollet et Josso de Lorient, et Lagadec d'Arzon. Le *Tourneur* est vendu au Canada en décembre 1922, le *Bolivia* à Cuba en avril 1924. Le 11 mai 1932, l'*Arez*, venant de Bristol, touche une roche à un mille au Nord de Ouessant, et coule avec ses 1200 tonnes de charbon chargées au port de Barry. Tout l'équipage composé de seize hommes est sauvé. En fin de compte, le navire est récupéré. L'armement *Marcesche*, affilié à l'organisme du sauvetage maritime, attribue une récompense au patron pêcheur Louis Masson qui a recueilli les naufragés.

\* \* \*

Par ailleurs, outre les navires à vapeur, une flottille composée de trois chalands -*Madeleine-Emilie*, *Glaneuse*, *Marguerite*-, cinq gabarres -*Jeannette*, *Yvonne*, *Jeanne d'Arc*, *Eugène et Marie*, *Elina*-, 3 chaloupes -*Cambronne*, *Faouëdic*, *Brenn*-, deux goélettes -*Etoile Polaire*, *Galantry*- et un Sloop -*Kernével*- effectuent les transports sur les canaux du Blavet et de Nantes à Brest.

\* \* \*

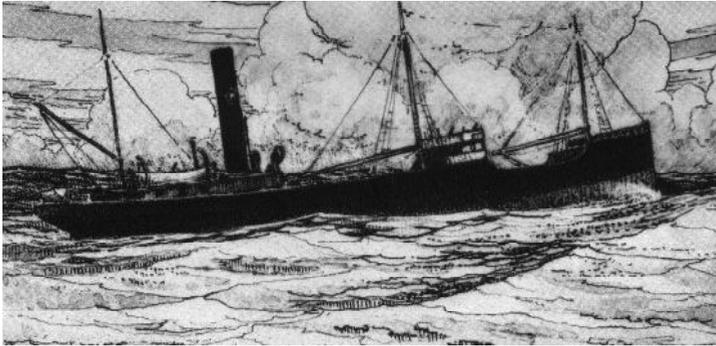
Au total, vingt-et-un navires sont exploités de façon non simultanée entre 1902 et 1939, dont sept vapeurs représentant 7286 tonneaux de jauge brute. De 1902 à 1911, la flotte des seuls vapeurs représente 2472 tonneaux -*Armorik*, *Arvor*, *Arez*- ; en 1914, elle en atteint 2782 -*Arvor*, *Arez*, *Irma*- ; en 1922, 4946 -*Arez*, *Bolivia*, *Tourneur*, *Mousse-le-Moyec*-, et après 1924, elle retombe à 3015 -*Arez*, *Mousse-le-Moyec*-. L'armement *Marcesche* est le plus puissant du port de Lorient.



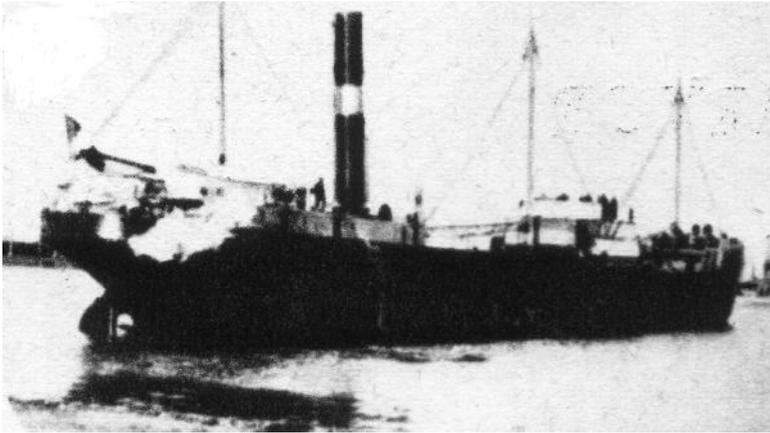
La goélette *Louis-Marie*  
(Fonds privé Marie-Madeleine Martinie)



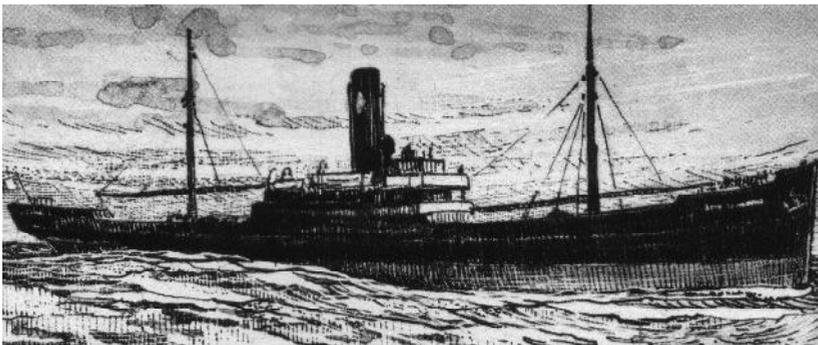
Le Steamer Ship *Arvor* II dans l'avant-port du bassin à flot  
(Fonds privé Marie-Madeleine Martinie)



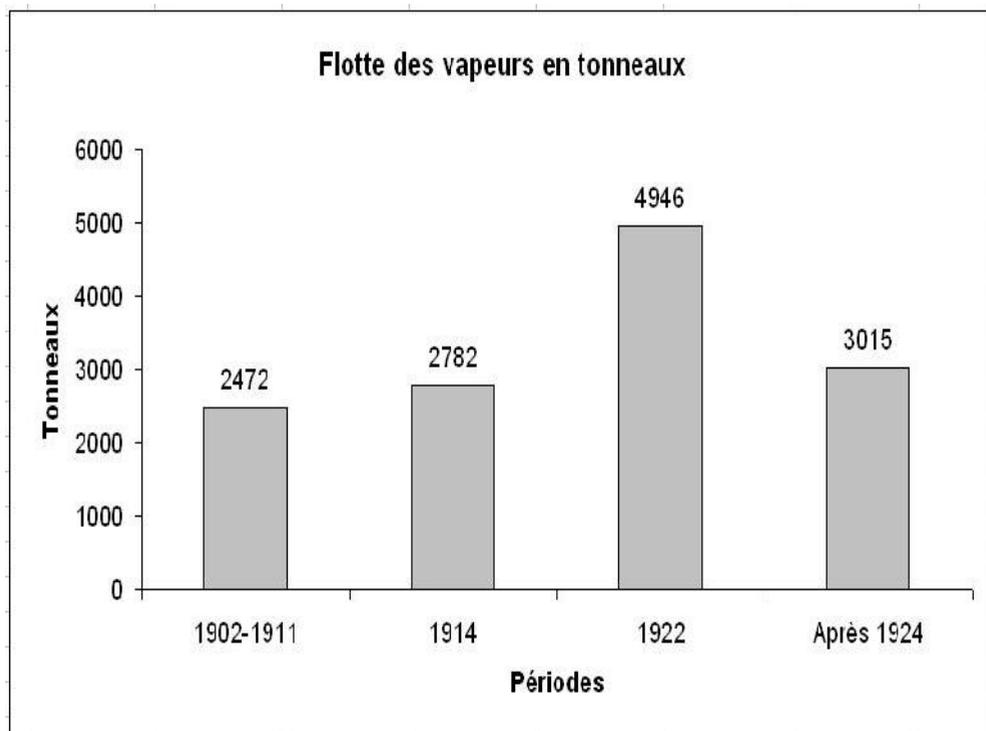
Le Steamer Ship *Arez*  
(Fonds privé Marie-Madeleine Martinie)



Le Steamer Ship *Irma*  
(Fonds privé Marie-Madeleine Martinie)



Le Steamer Ship *Mousse-le-Moyec* de la série des *Marie-Louise*  
(Fonds privé Marie-Madeleine Martinie)



Après 1924, la flotte des Steamer Ship de la société *Marcésche* ne dépasse pas les 3015 tonneaux de jauge brute<sup>6</sup>.

#### *Fret et rayon d'action*

Les cargos de l'armement *Marcésche* prennent livraison des cargaisons de charbons dans les ports de Cardiff, Port Talbot, Swansea, Newport, et Barry, grand concurrent de Cardiff. De Cardiff, les navires vont livrer du charbon à Arcachon. L'entreprise *Marcésche & Co* exporte ainsi charbons et anthracites gallois de tous les ports du canal de Bristol, vers Lorient, la Bretagne, et les autres ports français. Elle assure aussi la fonction d'agent d'une importante société d'Alger, spécialisée dans la fabrication des briquettes -combustible préféré des chalutiers à vapeur- de la marque *Lion*. Par ailleurs, des opérations commerciales sont réalisées avec l'Italie. En 1911, le voilier *Eugénie* effectue des départs de Lorient à destination d'Oran avec des futs vides. Ceux-ci sont destinés à être rempli de vin. Les futs sont ensuite acheminés et livrés à l'Espagne et au Portugal. Au cours d'une traversée, l'*Eugénie* coule en février 1911, le long des côtes portugaises.

<sup>6</sup> Service Historique de la Marine de Lorient : la flotte des Steamer Ship *Marcésche* de 1902 à 1939.

\* \* \*

Quel est le fret de retour de l'armement *Marcesche* ? À destination du Pays de Galles, *Marcesche* exporte des poteaux de mines -pins maritimes- qui sont employés à étayer et soutenir les galeries dans les mines. Si l'Angleterre est pauvre en bois, en revanche, l'*hinterland* lorientais dispose de ressources considérables. En 1926, le port de commerce de Lorient arrive en tête pour l'exportation bretonne de poteaux avec 50000 tonnes. Lorsque les navires *Marcesche* livrent du charbon à Arcachon, ils reviennent avec des poteaux de mines; Arcachon, sur tout son littoral, possède de nombreuses forêts de pin.

## DEUXIEME PARTIE – ÉMILE MARCESCHE, CAPITAINE D'INDUSTRIE ET LIBERAL SOCIAL

### I – Un destin lorientais

#### *Une jeunesse angevine*

Émile Charles Marcesche est né en Anjou dans le département du Maine-et-Loire, le 7 mai 1868, dans le petit village de Lézigné proche de Durtal. Sa famille est d'origine modeste. Le père, Louis-Auguste, est menuisier. Pour améliorer le quotidien, il devient vigneron et produit un vin blanc légèrement pétillant. Il meurt en 1871 à 43 ans. Émile n'a que trois ans. La mère, Adèle Alleaume, couturière, élève donc seule ses enfants, Émile, mais aussi les aînés Louis et Clarisse. En mars 1881, Marcesche quitte le domicile familial et s'installe à Saumur. Il obtient son certificat d'études primaires à 13 ans, en juin 1881. Il est reçu au brevet en juillet 1884, à l'âge de seize ans. En août 1886, à dix-huit ans, il est instituteur stagiaire, après avoir suivi une formation à l'École Normale d'instituteurs d'Angers. Puis, le Rectorat de Rennes le nomme professeur de sciences physiques et naturelles dans une l'école primaire supérieure d'Angers. Il y rencontre Alexandre Bachelier, qui devient son grand ami.

#### *L'arrivée à Lorient*

En 1895, Émile Marcesche se rend à Lorient pour visiter son oncle paternel François Marcesche. Célibataire, cet oncle compte beaucoup dans la vie d'Émile, orphelin de père. Ancien pensionnaire du petit séminaire de Combrée en Segré, François a suivi entre autres, une année de rhétorique en 1843-1844. Il s'installe à Lorient puis devient secrétaire général de la mairie. François présente à son neveu Émile, ses amis, dont deux femmes, Céleste L'Hévéder et Marie-Louise Chamaillard. Celles-ci sont sœurs, toutes deux veuves, aux idées politiques monarchistes légitimistes et catholiques très prononcées. Si Émile Marcesche n'a jamais adhéré à aucun parti politique, en revanche, il s'est toujours méfié de toute forme de socialisme et c'est auprès de son oncle qu'il a tiré cet enseignement. Très vite, Émile est apprécié de Céleste L'Hévéder et de Marie-Louise Chamaillard et c'est réciproque. Il découvre, notamment avec Céleste, des ouvrages sur la doctrine sociale de l'Église. Il

rencontre aussi celle qui devient son épouse, Louissette Chamaillard, vingt-deux ans. Le 11 août 1896, ils s'épousent. Alliance étonnante entre ce jeune professeur formé par et pour l'école laïque de Jules Ferry, et cette petite bourgeoise d'un milieu réactionnaire. Par ce mariage, Émile se trouve alors lié à des beaux-parents qui ont reçu dans leur imprimerie les royalistes de Lorient et de la région.



Émile Marcesche, jeune professeur à Angers  
(Fonds privé Marie-Madeleine Martinie)

### *Un efficace réseau familial*

À l'aide de son oncle François, de la caution de Marie-Louise Chamaillard, et des relations de Céleste L'Hévéder, Marcesche réussit à s'associer à des notables lorientais : les frères Ouizille, et Alphonse Sévène. Les Ouizille sont des hommes expérimentés dans le monde des affaires, davantage que dans le domaine purement politique. Auguste a présidé cinq ans la Chambre de commerce de Lorient. Lui et son frère Georges dirigent les Établissements *F. Delory*, une grande société de conserverie qui emploie de nombreux personnels tant en Bretagne qu'à l'étranger. Sévène est une importante figure politique. Ces trois hommes sont importants, influents, d'envergure, et reconnus comme tels par la population lorientaise, toutes tendances politiques confondues. Ils sont continuellement aux côtés de Marcesche dans ses activités industrielles.

## **II – La soif d'entreprendre**

En 1904, fort du succès de son entreprise de charbonnages, Marcesche se lance dans l'activité du chalutage à vapeur. Puis, dès décembre 1917, il a d'autres ambitions et diversifie ses activités. Il se consacre en effet à deux projets : la construction d'une cidrerie industrielle, puis l'exploitation d'une carrière de kaolins. Il va axer ses efforts

sur le développement de son groupe, alors que le dossier du port de pêche de Keroman avance rapidement. En 1922, il fonde la *Banque Populaire Morbihannaise*. En 1923 et 1924, il entreprend une recherche d'hydrocarbures à Rieux, commune proche de la Vilaine. En 1926, il crée un journal, *Le Commerçant Morbihannais*.

*La Compagnie Lorientaise de Chalutage à vapeur (C.L.C)*

Marcésche peut développer les activités de sa société de charbonnages en se lançant dans le chalutage à vapeur. En 1911, il fusionne sa société de pêche née en 1904, avec d'autres armements ; tous voient l'intérêt qu'il y a à se regrouper. Ainsi se forme la C.L.C., dont Marcésche préside le conseil d'administration. La flotte de chalutiers devient la plus puissante du port. Rapidement, la société anonyme prospère grâce à des managers compétents et à une conjoncture économique favorable. Si sa filiale de traitement des déchets du poisson est un échec, en revanche, sa conserverie lui assure une dimension économique et sociale très importante à Lorient. Par ailleurs, la Compagnie assure des débouchés à d'autres entreprises dans les secteurs de l'engrais, du bois (exploitations des pineraies de Lanvaux ; scieries lorientaises), des équipements pour chalutiers.

\* \* \*

Cependant, à partir de 1932, la Compagnie rencontre des difficultés économiques ; son capital social est en constante diminution ; les actionnaires n'accordent plus leur confiance dans une activité de moins en moins rentable voir déficitaire ; c'est la propre société de charbonnages *Marcésche* qui doit intervenir afin d'apporter des capitaux frais. La flotte des chalutiers se déprécie d'années en années. En 1937, alors que l'armement français à la pêche traverse depuis quelques années une grave crise, la C.L.C. décide de sa dissolution. La disparition de cette société du port de Keroman symbolise la faillite d'un système pêche, dont l'ambition était de tout contrôler, de la capture du poisson jusqu'à son expédition ; elle indique aussi que les autres armements sont très fragiles. Mais l'activité charbon reste rentable ; c'est le pilier du groupe *Marcésche* qui, depuis 1917, se diversifie dans le secteur de la chimie.

*L'agro-alimentaire : la Grande Cidrerie de Lorient*

Émile Marcésche fonde sa cidrerie le 13 décembre 1917. C'est une société anonyme dont les principaux actionnaires sont des industriels lorientais (en particulier les Ouizille), nantais (groupe *Saupiquet*), et parisiens. La cidrerie génère très vite un développement de la production de pommes à cidre et offre aux paysans de la région lorientaise, d'une part, un débouché pour leurs pommes, et d'autre part des revenus constants et réguliers. C'est la plus importante cidrerie du Morbihan.

\* \* \*

La cidrerie fabrique dans un premier temps du cidre de consommation de très bonne qualité et des eaux-de-vie. Elle produit aussi du cidre sans alcool. Au cours de

l'année 1919, le laboratoire de recherches de la cidrerie entreprend de longs et coûteux essais afin d'obtenir des pectines industrielles à partir des marcs de pommes. Ce sous-produit de la pomme ainsi valorisé, relève incontestablement d'une démarche d'industriel impulsée par Émile Marcesche dont la formation scientifique n'est pas étrangère à cette initiative. Après six années de recherches, l'usine met enfin au point les méthodes d'obtention de pectines. Le laboratoire performant de l'entreprise permet aussi de réaliser une importante découverte : ainsi, il met au point dès 1939, un produit devenu indispensable aux hôpitaux pour prévenir ou arrêter les hémorragies. Cette découverte de l'usine lorientaise est fondamentale, puisque dès le début de la guerre et ensuite pendant l'Occupation, le Ravitaillement général et le ministère de la Santé publique exigent le maintien de ses fabrications. En outre, la *Grande Cidrerie* a en préparation à cette même époque, un autre produit pectique donnant, à l'instar des fabrications étrangères, des résultats étonnants dans la guérison des diarrhées infantiles et adultes et dans la lutte contre plusieurs maladies microbiennes.

\* \* \*

À force de ténacité dans ses travaux de recherches, équipée de machines très performantes, la *Grande Cidrerie* se place constamment sur la voie du progrès. Par ailleurs, des efforts constants, une longue expérience doublée de celle acquise au contact permanent et à la collaboration entretenue avec l'industrie américaine, maîtresse en la matière, permettent à la *Grande Cidrerie* de réussir pleinement.

*L'industrie minière : les Kaolins d'Arvor*

Le 2 décembre 1918, Marcesche établit les statuts de la société anonyme *Kaolins d'Arvor*. C'est surtout l'approvisionnement à l'industrie papetière qui est privilégié. En 1920, la société de Marcesche s'équipe d'une pelle à vapeur avec benne piocheuse d'un demi-mètre cube, achetée à Saint-Nazaire. Elle sert à la découverte et à l'exploitation du kaolin. En 1922-1923, une nouvelle usine est construite puis agrandie en 1929. À cette époque, l'usine acquiert une autre pelle qui fonctionne à l'aide d'un moteur à essence. Nouvelle évolution en 1933 : une autre usine est édifiée sur le site de Kergantic à Ploemeur. Elle est agrandie et améliorée jusqu'en 1939. Comme pour sa cidrerie, Marcesche cherche constamment à perfectionner et agrandir son usine de kaolin : acquisition de matériel d'extraction à la pointe du progrès, deux nouvelles usines ultra modernes construites, la première en 1922, la seconde en 1933 ; chacune d'entre-elles subit des transformations pour devenir de plus en plus performantes. Par ailleurs, la superficie de l'exploitation s'est accrue de 47 hectares depuis 1918. Le tonnage de kaolin fabriqué est en constante augmentation avec cependant une légère diminution en 1938. Marcesche adopte la même démarche qu'à la cidrerie ; il valorise le sous-produit du kaolin : le sable micacé. Son analyse reconnaît qu'il contient de la silice, de la soude et de la potasse ; il est parfois employé dans les verreries. Des bouteilles moulées sont fabriquées à Angers avec les sables micacés des *Kaolins d'Arvor*. En vingt ans, l'usine artisanale s'est transformée en complexe industriel. La société des *Kaolins d'Arvor* est avec sa concurrente, la plus importante de France.

### III – L'engagement social d'Émile Marcesche

#### *Agir en faveur du monde ouvrier*

Responsable pendant près de quarante ans de plusieurs entreprises, de 1901 à 1936, la vie quotidienne d'Émile Marcesche côtoie celle du monde industriel et de son évolution. Les enseignements qu'il tire de son expérience personnelle et de ses pensées l'amènent à agir sur le monde du travail. Si dans un premier temps, face au monde ouvrier, il structure le patronat lorientais, Marcesche ne limite pas pour autant son activité aux seules questions commerciales ou industrielles ; en effet, les questions ouvrières sont très tôt l'objet de ses préoccupations. Il cherche constamment à améliorer la situation morale et matérielle de ses employés. Il ne se contente pas de suivre le progrès ; souvent il le devance. Ainsi, en janvier 1918, Marcesche crée la première Caisse d'allocations familiales de France, incontestablement sa plus grande réalisation dans le domaine social. Bien que nous ne sachions pas exactement à quel courant du catholicisme Marcesche se réfère lorsqu'il entreprend ces actions, nous pensons fortement que la doctrine sociale du pape Léon XIII de 1891, accompagne sa détermination à faire rentrer une dimension sociale au sein de toutes ses entreprises, mais sans ingérence syndicale.



*La Journée Industrielle, novembre 1921<sup>7</sup>*

#### *Un industriel paternaliste*

La stratégie paternaliste qu'il met en place dans l'espace de ses entreprises se rapproche par certains aspects de pratiques employées jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle. Marcesche s'inspire parfois d'un modèle de relations sociales dépassé ; nous pensons ici aux économats prohibés par la loi du 25 mars 1910, accusés d'accroître encore davantage les profits des industriels. Les économats sont tout simplement des magasins annexés aux établissements industriels où les employeurs vendent à leurs ouvriers directement ou indirectement des marchandises diverses. À la C.L.C., une organisation d'achat en commun est instituée ainsi qu'un magasin de vente de poissons, de conserves et de divers produits de la mer. Nous ne pensons pas que le but

<sup>7</sup> AD56.

recherché par Marcesche est le profit financier mais plutôt la fidélisation des employés et ouvriers à son entreprise. Toujours à la Compagnie de pêche, la pratique de la soupe commune gratuite pour les repas est instaurée ; pratique héritée du modèle commensal très ancien. Mais lorsque l'on fait le bilan des mesures sociales appliquées dans les différentes sociétés du groupe *Marcesche* (Caisses de secours mutuels, Caisses de retraite, cantines, jardins ouvriers, douches, infirmerie, ateliers d'apprentissage, école, coopérative, allocations familiales), nous ne pouvons qu'admettre que toutes ont été profitables aux salariés. Par ailleurs, Marcesche, lorsqu'il met en place des primes et gratifications puis un système de primes au rendement aux *Kaolins d'Arvor*, cherche assurément à éviter les conflits sociaux. Mais nous pouvons aussi affirmer que Marcesche, au fond de lui-même, souhaite vraisemblablement que ses salariés s'identifient à ses entreprises ; l'ouvrier doit aimer son entreprise, s'enraciner en son sein, ce qui favorise la stabilité professionnelle. En produisant du social en même temps que de la valeur ajoutée, en associant les ouvriers et employés à la gestion et aux résultats, il invente l'esprit de la Maison *Marcesche*. Pour retenir les ouvriers, il faut leur procurer une amélioration de leur standard de vie. Marcesche comprend que cette quête du progrès social est fondamentale pour que le capital, le pouvoir et la compétence s'entendent afin d'être en capacité d'innover et de créer.

### Conclusion

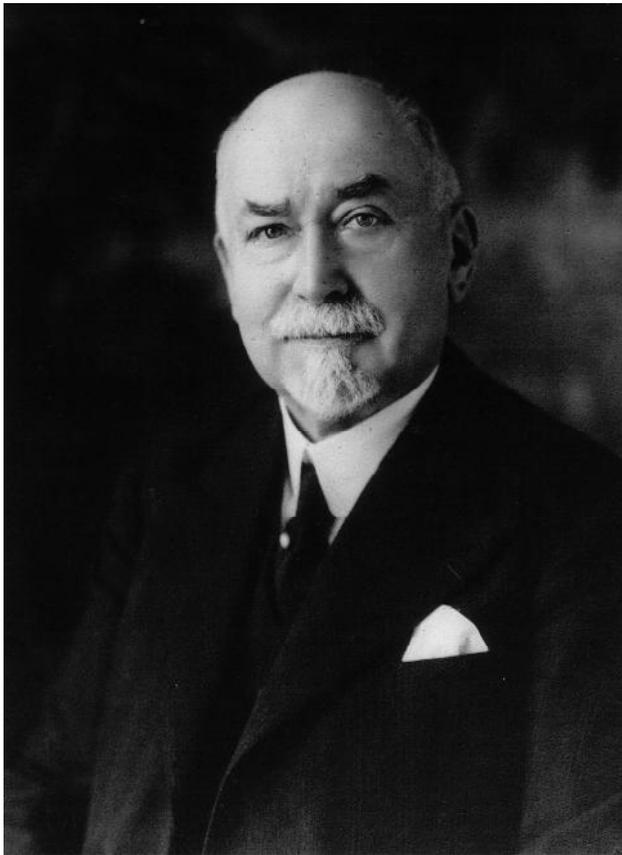
En 1909, Lorient est le 25<sup>e</sup> port de commerce de France ; en 1914, le 21<sup>e</sup>. En 1923, Lorient gagne quatre places et se retrouve 17<sup>e</sup> de part l'importance de son trafic. Ce classement est finalement excellent car Lorient a bénéficié d'un développement auto-centré autour du charbon, seule voie de croissance que Marcesche avait parfaitement compris.

\* \* \*

Emile Marcesche est un homme dont la dimension est plurielle ; c'est le patron du charbon qui cherche à innover pour développer ses affaires ; c'est le leader de l'économie morbihannaise - il préside la Chambre de commerce pendant dix-huit ans qui soude le patronat et rend les autres dépendants tant il fait coïncider sa réussite avec celle du Pays de Lorient. Cela génère par pragmatisme une alliance avec des figures politiques radicales-socialistes elles-mêmes pragmatiques. C'est l'idée d'un partage qui triomphe : Marcesche dirige l'économie ; les politiques sont au service de celle-ci. Toutes les initiatives de Marcesche, ses créations, les multiples présidences qu'il cumule, sont le corollaire d'une formidable volonté, audace, activité, détermination, puissance de travail, et d'un dynamisme qu'il est capable de mobiliser. Cette ardeur constante qui s'inscrit dans la durée, permet de mieux souligner encore l'erreur de Marcesche ne n'avoir pas pris en charge la question de la gestion du port de pêche de Keroman ; ce dernier est le fruit de jeux politiques dont Marcesche est écarté ; mais ce constat est aussi peut être le résultat d'une erreur d'appréciation sur son poids réel.

\* \* \*

Marcésche c'est l'innovation, le développement d'un groupe, le développement d'un territoire. Leader du groupe industriel le plus important, Marcésche s'impose naturellement et définitivement comme le leader du territoire qu'il structure et valorise ; il est le défenseur des intérêts morbihannais. Son envergure et son ambition sont départementales. Emile Marcésche représente à Lorient, un modèle original d'entrepreneur nouveau capable de créer une dynamique entrepreneuriale alors que des mutations maritimes fondamentales s'opèrent.



Émile Marcésche au début des années trente (Fonds privé Marie-Madeleine Martinie). Il est alors dirigeant de six entreprises (charbonnages, chalutage, cidrerie, kaolins, banque, journal), président de la Chambre de commerce, président du Comité colonial morbihannais, président de la Caisse d'allocations familiales du Morbihan, conseiller au commerce extérieur. Il est décoré de la Légion d'honneur au titre de la marine marchande.