

LES FERRIÈRE DE BORDEAUX : TROIS SIÈCLES DE COURTAGE MARITIME

Publié le 02 mars 1996 N° 96 Par Gilles Malot –

« <https://www.chasse-maree.com/les-ferriere-de-bordeaux-trois-siecles-de-courtage-maritime/> »



Sommaire

- [Le métier de courtier](#)
- [Naissance d'une dynastie](#)
- [L'hégémonie du commerce bordelais](#)
- [La descendance FERRIERE au fil du siècle](#)
- [Bordeaux des efforts de relance](#)
- [De Pères en Fils](#)
- [Vers la diversification](#)
- [Les années trente](#)
- [A l'heure européenne](#)

[l'arbre généalogique de la dynastie des courtiers FERRIERE](#)
[Henri Ferrière](#) notre arrière-grand-père (photo)

Parmi les nombreuses professions qui constituent la vie portuaire, celle du **courtier maritime** est sans doute l'une des plus mal connues. A travers **l'histoire du port de Bordeaux et celle de la famille Ferrière**, cet article raconte trois siècles de courtage exercé par l'une des grandes dynasties bordelaises qui fondèrent la prospérité du port de la Lune.

Le métier de courtier

Le métier de courtier maritime est né avec l'émancipation de la navigation de commerce au milieu du XVII^e siècle. Dès cette époque, le transport par mer prend un tel développement que les armateurs se voient dans l'impossibilité de nommer un représentant dans chaque port fréquenté par leurs navires. Ils ont alors recours aux services d'un « courtier », intermédiaire indépendant qui prend tout ou partie de leurs affaires en charge. L'intervention de cette tierce personne, qui joue également le rôle d'interprète, est particulièrement utile lorsque le port d'escale n'est pas de même nationalité que le navire. Le courtier se charge alors de **traduire** les documents du bord dans la langue du pays d'accueil et assiste le capitaine du bâtiment dans les formalités à accomplir aux escales et ses opérations commerciales.

Le courtier maritime peut également s'occuper de la vente de la cargaison et de la recherche du fret pour « expédier » le navire, tout en respectant les intérêts des deux parties en présence, à savoir l'armateur et l'affrèteur. Son indépendance et son sérieux font du courtier interprète et conducteur de navire un personnage respecté qui bénéficie d'une solide réputation d'intégrité.

En France, le rôle du courtier est défini pour la première fois par l'Edit de **décembre 1657**:

« Tout maître ou capitaine de navire étranger, qui ignore la langue du pays où il vient commercer, a besoin d'un interprète pour se faire entendre, pour faire dans les bureaux les déclarations auxquelles il est tenu, pour vendre ses marchandises et en acheter d'autres pour son retour, en un mot pour faire son commerce. D'un autre côté, qu'il sache la langue du pays, mais qu'il ignore, faute d'habitude du lieu, les usages des bureaux, les formalités qu'il y a à observer et les moyens de se procurer une prompte et sûre expédition, qu'il ne puisse pas enfin, ou qu'il ne veuille pas se charger de tout ce détail, il a besoin d'un courtier conducteur pour l'introduire et le guider dans toutes ces opérations. »
A l'époque, les charges de courtiers sont généralement différenciées entre les « interprètes », qui servent uniquement de traducteurs, et les « conducteurs de navires » qui s'occupent des formalités administratives et commerciales à remplir aux escales. Mais ces deux fonctions auront tôt fait d'être cumulées.

En août 1681, l'Ordonnance de la marine précise les droits et obligations du courtier, dont elle fait un auxiliaire du Trésor. Ces mesures stipulent, entre autres, que les courtiers maritimes ne peuvent entrer en fonction qu'après avoir fait preuve de leurs capacités dans la connaissance des langues étrangères. Ils doivent tenir un registre paraphé sur lequel seront inscrits tous les navires confiés à leurs soins. De plus, les courtiers ne peuvent faire du négoce pour leur propre compte, c'est-à-dire engager leurs intérêts personnels dans les affaires commerciales du navire, sous peine de se voir

destitués de leur charge. L'autorité considère en effet que l'engagement financier du courtier peut influencer les résultats des négociations au détriment de l'une ou l'autre des parties. L'ordonnance précise encore que « les maîtres et marchands qui voudront agir par eux-mêmes ne seront tenus de se servir d'interprètes ni de courtiers » — c'est un point important, qui sera exhumé ultérieurement par les armateurs étrangers désireux d'échapper à ce qu'ils estiment être une forme déguisée de taxation. Enfin, la charge de courtier doit obligatoirement être achetée, à moins qu'elle ne soit transmise par un parent. Quoi qu'il en soit, tous les courtiers sont tenus de prêter serment. Ces devoirs et engagements sont toujours en vigueur aujourd'hui, au même titre que la plupart des articles de cette ordonnance.

[Retour sommaire](#)

NAISSANCE D'UNE DYNASTIE

Dernier d'une famille de cinq enfants, **Jean Ferrière** naît à Saint-Antoine, petit village situé près de Bergerac, le **14 février 1704**.

Propriétaires terriens depuis plusieurs générations, les Ferrière, qui sont **protestants**, ont vu leurs biens confisqués en 1685 lors de la révocation de l'Edit de Nantes.

Une quarantaine d'années plus tard (1726), Jean vient s'installer à Bordeaux où il rejoint l'importante colonie protestante, composée principalement de négociants hollandais, allemands et britanniques auxquels viennent s'ajouter quelques ressortissants des pays du Nord de l'Europe. La plupart d'entre eux se consacrent au commerce des vins, leurs affaires étant facilitées par le fait qu'après 1685, plusieurs membres de ces familles ont émigré en Hollande et en Allemagne du Nord, ce qui rend plus aisées les exportations vers ces pays. Jean Ferrière est très impressionné par l'importance du commerce maritime bordelais et la quantité de navires marchands, en attente de départ, ou de déchargement, qui encomrent le port. Sur les eaux limoneuses de la Garonne se côtoient les vaisseaux à trois mâts, flûtes et autres corvettes de cent tonneaux et plus, sans compter les navires de moindre tonnage comme les quaiches, flibots ou galiotes. Outre ces bâtiments de haut bord, armés pour le commerce avec les Antilles et la Hollande, ou pour la pêche à Terre-Neuve, nombre de caboteurs chargent pour les côtes de Bretagne, tandis que gabares, couraux et filadières de la Garonne et de la Dordogne viennent à couple des navires transborder les productions de l'arrière-pays ou décharger les denrées coloniales.

Sur les quais, l'activité est à l'image de la fréquentation portuaire. Roulées par les portefaix, les barriques et autres futailles de vin et d'eau-de-vie s'alignent devant les chais et entrepôts du quartier des Chartrons. On charge les navires bordelais, mais également ceux de La Rochelle et de Nantes venus remplir leurs cales avant de faire voile vers les colonies ou les ports d'Europe du Nord.

Les bâtiments revenant des îles françaises d'Amérique déchargent l'indigo, le coton, le cacao et surtout le sucre dont la partie occidentale de l'île de Saint-Domingue est la principale productrice. Au chanvre, fer et froment d'Angleterre viennent s'ajouter les fromages de Hollande et les bois du Nord dont les tonneliers, bâtisseurs et constructeurs de navires sont de grands consommateurs.

Tout ce trafic ne laisse pas indifférent le jeune Ferrière d'autant que l'influence de ses amis, négociants ou armateurs, lui ouvre les perspectives d'une carrière digne de ses fréquentations. Après quelques années d'expérience, c'est vers le courtage maritime qu'il oriente ses activités professionnelles.

Le 2 septembre 1738, il achète une part de charge de courtier royal, sa religion ne lui permettant pas d'exercer seul cette profession. Il s'associe donc au catholique **Jean-Baptiste Pomerle**, avec lequel il partage le prix de la charge, qui coûte alors 7 250 livres.

La même année il épouse **Marie Colck**, la fille de l'un des plus riches négociants de la ville, d'origine hollandaise. Grâce à cette alliance, Jean se retrouve bientôt à la tête de la maison de négoce des frères Justus et Cornelis Colck à laquelle il revend sa part de charge.

En 1741, Marie lui donne un fils, prénommé Jean comme son père, mais elle ne survivra pas à l'accouchement. L'enfant sera élevé dans la religion catholique par la famille de sa mère (→ voir l'[arbre généalogique](#)).



Jean Ferrière, premier courtier de la dynastie. © Coll. part. / Cl. Bach

Le 13 mars 1744, Jean Ferrière épouse en secondes noces une Charentaise, Marguerite Tourtelot. Deux fils naîtront de cette union : Gabriel et André.

Jean fait alors venir à Bordeaux son neveu Pierre, fils de son frère aîné, afin de l'intégrer à ses affaires. Il loue une nouvelle charge pour sept ans. Tandis que **Jean-Baptiste Pomerle** rachète la demi-part de charge à la maison Colck en 1755, Jean et Pierre prennent une participation dans une autre charge et développent ainsi leurs activités de courtiers maritimes. Ils s'associent avec deux confrères en 1759, mettent en commun les dépenses, et partagent les bénéfices.

La clientèle des Ferrière est essentiellement hollandaise, les relations commerciales avec ce pays étant facilitées par la présence à Amsterdam d'un autre frère de Jean, émigré depuis 1722 et installé lui aussi dans le négoce. Tous les navires affrétés par ce dernier — notamment pour l'importation des vins — sont bien évidemment pris en courtage par Jean et Pierre. Les affaires sont florissantes. En 1762, Jean Ferrière achète, avec un autre frère prénommé Gabriel, une charge de courtier pour la somme de 10 500 livres. Faisant jouer ses relations avec des amis du maréchal de Richelieu, il évite cette fois l'obstacle de la religion. Trois ans plus tard, Pierre acquiert — avec sa tante Marguerite, seconde épouse de Jean — un immeuble quai des Chartrons, puis il fait construire le château Rosenthal à Bassens. Quant à Gabriel, il devient propriétaire, à Margaux, du « cru Ferrière ». L'activité de courtier maritime semble donc particulièrement lucrative — dans une lettre datée du 23 février 1765, Jean Ferrière fait état de trente à quarante navires, en partance pour la Hollande, dont il doit s'occuper.

Quelque temps plus tard, le courtier devenu âgé se retire des affaires ; il séjourne alors fréquemment dans sa propriété de Flaujac, acquise deux ans après son premier mariage. De son côté, en 1775, Pierre achète pour 14 000 livres une deuxième charge, qu'il donne à son cousin André — second fils de Jean et de Marguerite — en reconnaissance à l'égard de son oncle grâce auquel il a pu conduire de si heureuses affaires. A cette date, il y a donc trois courtiers maritimes portant le nom de Ferrière — Pierre, Gabriel et André — sur le port de Bordeaux. Tous sont installés dans l'immeuble familial du quai des Chartrons, où Jean Ferrière décède le 3 février 1779. Selon ses dernières volontés, il sera enterré dans la cave de la demeure où sa tombe existe toujours.

[Retour sommaire](#)

L'hégémonie du commerce bordelais

A cette époque, une véritable fièvre de l'armement a saisi le port de Bordeaux et les courtiers maritimes sont tous très occupés. Les importations en provenance des lies ont augmenté de façon considérable. En 1775, deux cent vingt navires venant des Antilles, et principalement de Saint-Domingue, sont entrés à Bordeaux, ce qui représente un apport de denrées trois fois supérieur à celui du milieu du siècle. La demande de sucre ne cesse de croître.

En outre, le développement de la culture du café entraîne une croissance de la population des planteurs, propriétaires ou esclaves, qu'il faut approvisionner en farines, spiritueux, prunes agenaises et autres produits issus des ateliers régionaux tels que chaudières, tambours de moulins, outillages divers et cordages. La traite négrière est bien sûr florissante, mais le commerce triangulaire ne prendra jamais à Bordeaux autant d'importance qu'à Nantes ou La Rochelle. Par contre, le transport des émigrants, venus de tout le pays s'embarquer dans le port de Guyenne, est en constante augmentation.

Jusqu'alors privilège de la Compagnie des Indes, le commerce maritime sur la route d'Extrême-Orient devient libre à partir de **1769**.

Les armateurs bordelais ne sont pas les derniers à profiter de cette aubaine et expédient vers les Indes les productions locales ainsi que les piastres issues des transactions commerciales avec l'Espagne. Les cargaisons de retour sont constituées principalement de mousselines, toiles de coton à imprimer, indiennes, bois de teinture, et productions agricoles embarquées aux escales de Bourbon ou de l'île de France.

Les entrepôts bordelais regorgent de denrées coloniales. Le port — qui accède bientôt à la première place pour le commerce maritime national — redistribue par caboteurs environ la moitié de ses importations vers la Hollande et les villes hanséatiques telles que Hambourg.

En 1784, plus de trois cents voiliers long-courriers relâchent à Bordeaux. Un voyageur anglais, de passage dans le port de la Lune, écrira :

« Malgré tout ce que j'avais dû entendre sur le commerce, les richesses et la magnificence de la ville de Bordeaux, tout cela surpassa mon attente. »

A la veille de la Révolution, un bâtiment de commerce français sur cinq appartient à un armement bordelais, et plus de deux cent soixante d'entre eux quittent le port chaque année à destination des colonies. Ces navires sont si nombreux qu'ils doivent s'aligner sur trois rangs dans la courbe du fleuve.

La construction navale est en pleine effervescence du côté de Paludate, de Lormont — avec notamment la maison Chaigneau frères, Courau, et Guibert —, ou de Bacalan. Les lancements d'unités de sept cents tonneaux ne sont

pas rares dans les chantiers bordelais, qui ont acquis la réputation de construire des navires solides et de marche supérieure.

Le 1er avril 1787 marque une nouvelle date importante pour l'activité commerciale du port de Bordeaux. Ce jour-là, un paquebot-poste lève l'ancre à destination des îles d'Amérique. Il fait partie des vingt-quatre navires transatlantiques conçus spécialement pour le transport des voyageurs et des marchandises depuis Le Havre et Bordeaux. Les départs ont lieu tous les deux mois, et la durée moyenne des liaisons avec Saint-Domingue est de trente-quatre jours.

Négociants et armateurs profitent du développement du trafic et les grandes familles bordelaises, dont la plupart sont impliquées dans le commerce maritime, se constituent de véritables fortunes. La ville se transforme à la faveur d'un boom immobilier sans précédent, qui voit surgir du sol nombre d'immeubles, d'hôtels particuliers et de maisons d'armateurs rivalisant de raffinement architectural. Mais les importants bénéfices réalisés sont, en grande partie, réinvestis dans l'armement et profitent aux nombreuses corporations établies sur les bords du fleuve : charpentiers, voiliers, tonneliers, pilotes, lamaneurs, gabarriers, portefaix... auxquels s'ajoutent les maîtres de port, douaniers, agents royaux, commissionnaires, et bien sûr les courtiers maritimes.



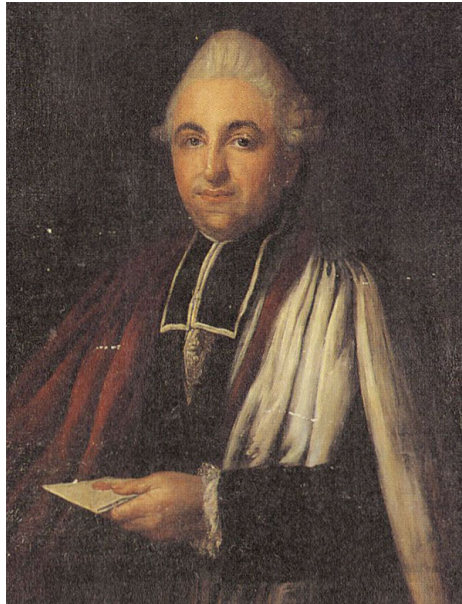
Détail du tableau, consacré au port de Bordeaux, réalisé par Joseph Vernet. Une frégate du roi tire sur son mouillage dans le jusant. Couraux, filadières, gabares et allèges assurent le transbordement des cargaisons des navires de commerce et les transports de marchandises vers les principaux centres d'approvisionnement des bords de Garonne et de Dordogne. On distingue aussi un chasse-marée breton à l'ancre. (Voir l'ouvrage Joseph Vernet, les ports de France, Editions Anthèse) © Musée de la Marine, Paris

[Retour sommaire](#)

LA DESCENDANCE FERRIÈRE AU TOURNANT DU SIÈCLE

C'est dans ce contexte particulièrement favorable, à la fin de l'Ancien Régime, que les trois courtiers Pierre, Gabriel et André Ferrière exercent leur métier. Né du premier mariage de son père, Jean Ferrière-Colck — il avait rajouté à son nom celui de sa mère — héritera de la charge familiale mais il n'exercera pas, se bornant à gérer la maison de négoce. A vingt-cinq ans, il sera en outre contrôleur des guerres, puis directeur de la chambre de commerce de Bordeaux et jurat — titre qui lui confère la noblesse ainsi qu'à ses descendants.

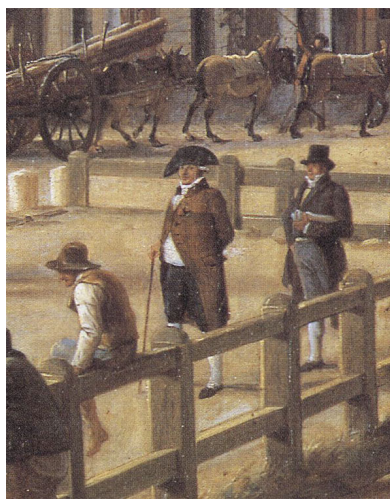
Emprisonné pendant la Terreur, Jean Ferrière-Colck est acquitté en 1794 et ses qualités de bienfaisant, reconnues par la commission militaire révolutionnaire, lui permettent d'être élu maire, responsabilité qu'il assumera



Jean Ferrière-Colck dans son habit de jurat. © Coll. part. / Cl. Bach

jusqu'en 1797. Il avait épousé en 1742 Marie O'Quin, fille d'une famille d'origine irlandaise confortablement installée dans la bourgeoisie bordelaise. Marie O'Quin était réputée pour sa beauté — on l'appelait « la belle Ferrière » — et son mari lui fit douze enfants !

Personnage important de la société bordelaise, Jean Ferrière-Colck figure sur le fameux tableau de Pierre Lacour représentant le port au début du XIXe siècle (voir ci-dessous)



Pierre Lacour s'est appliqué à représenter plusieurs personnalités de la ville dans ses tableaux. Ce détail nous montre Jean Ferrière-Colck, alors sexagénaire, portant chapeau à corne. © Musée des Arts Décoratifs, Bordeaux

La Révolution, puis la guerre avec l'Angleterre, vont mettre un terme à la prospérité du commerce maritime. Le déclin s'était d'ailleurs manifesté peu avant 1789 avec la concurrence vigoureuse de la flotte marchande britannique dans les échanges avec les pays du Nord, et de celle des Etats-Unis qui approvisionnent les Antilles en farines à des prix défiant toute concurrence.

La révolte des esclaves à Saint-Domingue en 1791, les massacres et les destructions qui s'ensuivent, puis l'embargo sur les navires neutres deux ans plus tard, enfin la Terreur qui frappe durement la bourgeoisie bordelaise, vont porter le coup de grâce au négoce. Les routes maritimes sont certes réouvertes provisoirement avec la paix d'Amiens — deux cent huit navires seront même armés au cours de cette année 1802. Mais la reprise des hostilités entraîne une nouvelle chute des apports et, à partir de 1806, le blocus continental annihile toute forme de commerce extérieur et ruine l'économie bordelaise. Une situation que l'armement en course, bien qu'important, ne suffira pas à redresser.

Au même titre que les autres corporations, celle des courtiers connaît de sérieux déboires durant la période révolutionnaire et l'Empire.

Une loi de mars 1791 supprime purement et simplement la profession. Toutefois, instruite des effets néfastes d'une telle mesure, notamment en ce qui concerne l'accomplissement des formalités douanières pour les navires neutres, la Constituante autorise les courtiers à exercer jusqu'au 30 avril suivant.

Enfin, **le 7 mai, une nouvelle loi** les rétablit dans leurs fonctions. Gabriel et Pierre Ferrière ne survivront pas à cette période de troubles : ils disparaissent respectivement en 1792 et 1795. Leur cousin André poursuivra sa son activité, jusqu'à sa mort en 1816.

Par une **loi du 28 ventôse an IX (19 mars 1801)**, le Consulat décide de nommer directement les courtiers et édicte les règles de la profession par l'intermédiaire du code de commerce.

En fait, ce dernier reprend l'essentiel de la réglementation antérieure. « Les courtiers interprètes et conducteurs de navires, précise-t-il, ont seuls le droit de traduire, en cas de contestation portée devant les tribunaux, les déclarations, chartes-parties, connaissements et autres contrats et actes de commerce. Dans les affaires contentieuses et pour le service des douanes, ils serviront seuls de truchements à tous étrangers, maîtres de navires marchands, équipages de vaisseaux et autres personnes de mer. » Toujours sous réserve d'autorisation gouvernementale, le courtier maritime peut cumuler les fonctions d'agent de change et de courtier d'assurances. De la même façon que par l'ordonnance de 1681, il lui est interdit de se livrer à des opérations commerciales pour son propre compte sous peine de destitution. D'autre part, il ne peut aller au-devant des navires dans les rades ou les estuaires pour s'attirer la clientèle des capitaines.

Ainsi, Stanislas et Patrice, deux fils issus du mariage de Jean Ferrière-Colck et de Marie O'Quin, devront-ils acheter une charge vacante, respectivement en 1805 et 1810. Quant au fils de Gabriel, baptisé lui aussi Jean comme son grand-père, il pourra reprendre en 1818 la charge de son oncle André disparu deux années auparavant.

En ce début du XIXe siècle, il y a donc encore trois courtiers du nom de Ferrière établis dans les bureaux communs du 70, quai des Chartrons.

[Retour sommaire](#)

Bordeaux : Des efforts de relance

A la fin de l'Empire, le commerce bordelais se trouve confronté à un double problème : la perte de Saint-Domingue, et par conséquent de sa principale source d'échanges avec les Antilles, mais aussi la prépondérance du commerce britannique qui achemine désormais l'essentiel des denrées coloniales à destination des pays du Nord. Les armateurs bordelais vont donc devoir s'employer à trouver d'autres débouchés commerciaux.

Dès 1816, la maison Balguerie junior, l'une des plus importantes de l'époque, arme « Le Bordelais » pour un voyage de circumnavigation passant par Valparaiso, Callao, San Francisco, la côte Nord-Ouest des Etats-Unis, les îles du Pacifique, la Chine et enfin l'île Maurice devenue britannique depuis le traité de Paris. Deux autres maisons vont suivre cet exemple. En 1817, « le

Henry » de l'armement Philippon et le trois-mâts de 400 tonneaux « La Paix », armé par la compagnie Balguerie-Sarget, dirigée par Balguerie- Stuttenberg, cinglent vers l'Indochine.

Au cours des années suivantes, la maison Balguerie-Sarget armera encore plusieurs navires vers ces destinations. Mais les bénéfices réalisés sur le sucre en provenance de Cochinchine et des Philippines ne pourront compenser les importants investissements nécessités par des voyages aussi lointains. D'autant que les tarifs douaniers, revus à la baisse pour encourager le commerce d'Extrême-Orient, ne pourront être maintenus du fait des protestations formulées par les colons antillais inquiets de cette concurrence.

Parallèlement, de nombreux navires sont expédiés à destination de ce qu'il reste de nos possessions antillaises, en l'occurrence la Martinique et la Guadeloupe. Mais ces îles seront vite saturées par les produits d'exportation. En outre, l'importance des tarifs douaniers, dont les marchandises en retour sont taxées pour compenser l'impôt extraordinaire de guerre, fait que les expéditions sont souvent déficitaires.

Pourtant, négociants et armateurs ne manquent pas d'idées pour relancer l'économie bordelaise. En 1818, emmenés par Balguerie-Stuttenberg, ils obtiennent du gouvernement l'autorisation de créer une banque locale, permettant le crédit, pour favoriser les investissements. De grands travaux sont également entrepris dans la ville.

C'est à cette époque qu'est construit le fameux pont de Pierre enjambant la Garonne.

Réalisé suivant les plans de l'ingénieur Deschamps, à l'initiative de Balguerie-Stuttenberg qui constitue une société privée à cet effet, cet ouvrage sera inauguré le 1^{er} mai 1822. Il relie le centre-ville à la commune de La Bastide, où est implantée la gare du chemin de fer d'Orléans, et marque désormais la frontière entre la zone maritime et la zone fluviale.

C'est encore Balguerie-Stuttenberg qui propose en 1820 la construction d'un vaste entrepôt sur une partie des terrains laissés libres par la démolition de l'ancienne forteresse, le fameux château Trompette immortalisé par Joseph Vernet. Cet entrepôt est destiné à recevoir les marchandises en transit afin d'éviter aux négociants d'encombrer leurs locaux ou de payer des locations onéreuses. L'édification d'une estacade en bois, qui va permettre aux navires d'accoster à proximité de l'édifice, complète cet ouvrage achevé dès la fin de l'année 1824.

Toute cette énergie déployée ne suffira cependant pas à enrayer le déclin du port. La politique protectionniste, pratiquée par Louis XVIII puis Charles X, élevant les droits d'entrée sur les marchandises d'importation, entraîne en effet un comportement analogue de la part des pays étrangers sur les exportations françaises et notamment les vins de Bordeaux. Or, en dépit des nombreux rapports qui lui ont été adressés par les Bordelais, le gouvernement refuse de revoir à la baisse les tarifs douaniers. Le grand port de Guyenne ne retrouvera donc pas le rayonnement espéré.

La crise de 1830 et le nouveau gouvernement, dont la politique commerciale est assimilée à « une hésitation constante et craintive », ne serviront en rien les ambitions du commerce maritime local, bien au contraire. Alors qu'en 1826 quatre cent quarante-cinq navires français, caboteurs compris, entraient dans le port de Bordeaux, ils n'étaient plus que deux cent soixante et un en 1833.

[Retour sommaire](#)

De Pères en Fils

Stanislas, Patrice et Jean Ferrière, [la troisième génération des courtiers](#), travaillent dans ce contexte particulièrement défavorable et ne connaîtront pas l'opulence de leurs aînés. A la fin des années 1830, ils auront tous les trois passé le flambeau à leurs fils respectifs, André, Patrice et Gabriel. Stanislas, qui était syndic des courtiers depuis 1817, meurt soudainement en 1835 dans l'immeuble des Chartrons, après un dîner offert à ses amis. Le jour de ses funérailles, les navires sur rade dont il avait la charge sont autorisés à tirer un coup de canon toutes les minutes, du lever au coucher du soleil. Bénéficiant d'une dérogation, son fils André, qui a déjà étudié le latin, l'allemand et le hollandais, est nommé courtier à l'âge de dix-huit ans.

En 1836, les droits de douane sont enfin abaissés, ce qui engendre une réciprocité de la part des pays étrangers à l'égard du pavillon national. Ces mesures vont redonner un nouvel élan au négoce, et quatre cent trente-sept navires français entrent au port de Bordeaux en 1840. De nouveaux armements au long cours voient le jour, avec notamment les Tandonnet, les Ballande, les Maurel & Prom ou encore les Le Quéllec-Bordes. Suivant une politique entamée sous la Restauration, les destinations se sont diversifiées. Si les Antilles et la Guyane continuent d'alimenter le commerce bordelais, l'Amérique latine — avec le salpêtre, le cuivre et bientôt le guano chargés au Nord de Valparaíso — suscite désormais l'intérêt des armateurs. A partir de 1849, les voiliers vont même remonter jusqu'à San Francisco que la ruée vers l'or californien a transformé en important centre économique. Par ailleurs, les gommes et arachides des côtes du Sénégal, ou encore le commerce d'Inde en Inde avec les Mascareignes, attirent également les navires bordelais.

En 1851, à la veille du second Empire, le port de Bordeaux arme deux cent quarante-trois bâtiments au long cours. La réforme douanière et la politique du libre-échange, instaurées par Napoléon III, permettent de réduire, voire de

supprimer pour certaines denrées, les droits de douane qui avaient paralysé le commerce sous la Restauration.

Le port se transforme. La construction des quais verticaux — projet voté sous Louis-Philippe — est achevée à la fin de l'année 1854. Une machine à mâter en fer et un dock flottant sont mis en service, alors que les formes de radoub réclamées dès 1833 par les constructeurs de navires et les utilisateurs du port ne verront le jour qu'en 1888. Des grues à vapeur facilitent les manutentions et la compagnie du Midi construit sur les quais une voie ferrée, raccordée à la ligne Paris-Bordeaux ouverte en 1852. Enfin, l'aménagement des passes de la Garonne et le développement du remorquage à vapeur facilitent désormais l'accès au port des navires de gros tonnage. L'idée d'utiliser ce service pour la « mise hors » des voiliers, contraints d'attendre des vents favorables à l'embouchure de la Gironde, fait son chemin.

La construction navale bénéficie également de la relance économique et plusieurs grands chantiers, comme ceux de Lucien Arman, implantés au quai Sainte-Croix, de Chaigneau, de Guibert ou de Bichon lancent de nombreux bâtiments de commerce. On doit notamment aux premiers les fameux clipper et navires à vapeur de structure composite, qui sont à la pointe de l'évolution technologique mondiale. A partir de 1855, la Compagnie générale maritime des frères Pereire établit, au départ de Bordeaux, une liaison régulière de clipper vers San Francisco et l'Australie. Cinq ans plus tard, le 24 mai 1860, c'est la ligne de paquebots à vapeur pour le Sénégal, le Brésil et La Plata qui est inaugurée — la compagnie des Messageries impériales s'étant vu attribuer la concession de ce service avec un départ tous les quinze jours.

Avec le développement de l'industrie et du chemin de fer, l'importation des houilles de Grande-Bretagne ne cesse de croître. Trois cent quarante-sept bâtiments battant pavillon britannique entrent à Bordeaux en 1857, les navires charbonniers constituant la part la plus importante du trafic portuaire. Malgré la rude concurrence du chemin de fer, dont les lignes intérieures se multiplient, le cabotage conserve encore une place de choix. Cette même année, 11 302 caboteurs et navires de petit tonnage viennent vider leurs cales au port de la Lune.

Dans ce climat de prospérité retrouvée, certains armateurs étrangers commencent à s'insurger contre les droits de courtage qui leur sont imposés dans nos ports et qui les pénalisent par rapport à leurs homologues français.

Tout capitaine étranger ne parlant pas le français ou ayant des papiers en langue étrangère est en effet tenu d'employer un truchement, qui ne peut être qu'un courtier; il en résulte donc que la conduite entière du navire — qui est indivisible — incombe nécessairement au courtier. Cela occasionne une dépense importante dont se passeraient bien les armements des autres pays. C'est ainsi qu'à Bordeaux, certains capitaines sachant quelques mots de notre langue détournent la loi en mettant à profit la remontée de la Gironde pour rédiger, avec l'assistance de leur consignataire, un faux manifeste en français, qui est ensuite présenté à la douane comme l'authentique document

du bord. Sans prendre le parti de ces fraudeurs, la Chambre de commerce de Bordeaux va tout de même s'inquiéter des privilèges des courtiers et surtout du montant de leurs honoraires. Dans son Etude sur le port de Bordeaux publiée en 1869, Manès écrit ainsi : « Il est certain que le privilège des courtiers, en repoussant la concurrence, tend à une élévation des prix de courtage demandés; que, d'un autre côté, des abus se sont introduits parmi eux, les uns prenant un intérêt dans les navires, les autres faisant des affrètements pour leur compte. Il est donc fort désirable d'arriver bientôt à cette liberté du courtage que la chambre appelle de tous ses vœux. Quant aux honoraires, il n'existe point ici de tarif légal, mais des prix consacrés par l'usage, modifiés très souvent par des conventions particulières, et auxquelles la chambre de commerce cherche depuis longtemps avec raison à substituer des règles fixes qui répondent à la fois aux intérêts des courtiers et aux besoins du commerce. »





Ce grand vapeur à roues des Messageries maritimes quitte Bordeaux à destination de l'Amérique du Sud. En 1868, lorsque Richard-Lafite Faxon réalise cette œuvre, ce service existe déjà depuis huit années. On distingue aussi sur ce tableau un yacht à cabine, une grande yole et plusieurs gabares.
© Musée des Arts Décoratifs, Bordeaux

Les droits d'affrètements sont particulièrement concernés, car ils sont plus élevés à Bordeaux que dans les autres ports. Les courtiers expliquent cette différence par le fait que la ville s'étale le long du fleuve, ce qui nécessite des déplacements importants pour visiter les négociants. Certains d'entre eux, qui ont ajouté le courtage d'affrètement aux fonctions habituelles de la charge, se substituent en effet aux chargeurs pour tout ce qui concerne les formalités douanières, travail qui justifie à leurs yeux le relèvement de leurs honoraires. Bien que l'enquête de 1864 concernant cette question ne remette pas en cause les privilèges des courtiers interprètes et conducteurs de navires, ceux-ci n'en sont pas moins soucieux pour l'avenir de leur profession. C'est ainsi qu'une chambre syndicale des courtiers — dont l'organisation est fixée par le décret du 5 janvier 1867 — est constituée dans les principaux ports de France.

Comme leurs pairs, André, Patrice et Gabriel Ferrière vont bénéficier de la relance du commerce maritime sous le second Empire. Cependant, les événements de 1870 et la chute de Napoléon III viendront vite freiner ce bel essor. Les querelles entre partisans du libre-échange et protectionnistes reviennent à l'ordre du jour. Si le négoce des vins trouve son compte dans la politique libre-échangiste, il n'en va pas de même pour l'industrie et la construction navale qui ne peuvent rivaliser avec les tarifs étrangers. La francisation des navires construits hors de nos frontières, autorisée depuis 1866, aura pour immédiate conséquence de vider les carnets de commandes des chantiers nationaux.



Le blason des Ferrière © Coll. part. / Cl. Bach

Dans ce contexte, l'armement bordelais amorce un nouveau déclin, malgré la réussite de grandes maisons telles que Bordes, avec les nitrates et les cuivres du Chili, Ballande, avec le nickel de Nouvelle-Calédonie, ou Maurel & Prom — surnommés « les Sénégalais » — dans le commerce des arachides. Il faudra attendre les lois de primes de 1881 et 1893 pour voir une véritable relance de l'armement au long cours.

[Retour sommaire](#)

Vers la diversification

Bien sûr, l'activité des courtiers maritimes épouse étroitement les fluctuations du trafic. En 1875, Gabriel Ferrière est tenu de revendre sa charge à la chambre syndicale, qui doit alors limiter à dix le nombre de courtiers en exercice à Bordeaux. La charge de son cousin Patrice ayant été vendue à sa mort en 1868, seul André assurera la continuité de la dynastie en transmettant sa charge à Paul, son second fils — l'aîné, Henri, ayant hérité préalablement de la charge de son oncle maternel Henri Pohl, mort sans descendance directe. Quant à Robert, le benjamin, il sera nommé en 1880. Ce sont donc trois frères qui cette fois exercent le métier : Paul et Robert, établis comme leurs aînés au 70, quai des Chartrons, et **Henri** qui, lui, s'est installé rue de Foy, près de l'entrepôt et de la place des Quinconces. En 1898, celui-ci s'associe avec Daniel Binaud, un confrère qui affrète des navires de la Baltique, consigne des charbonniers polonais et représente l'armement danois Lauritzen desservant la Finlande.

En cette fin du XIXe siècle, alors que le trafic global du port va considérablement augmenter du fait des apports en matières pondéreuses, les trois frères Ferrière vont vivre les dernières années de l'ancienne marine. Les navires à vapeur ont alors pris définitivement le pas sur les grands voiliers de commerce ; les caboteurs à voiles — qui représentent encore le tiers du trafic portuaire — sont les derniers témoins d'une époque bientôt révolue. Les courtiers ne conduisent plus en douane que des charbonniers, des cargos et des paquebots à vapeur, notamment ceux des « Chargeurs réunis » qui, depuis 1889, escalent sur la ligne d'Afrique Occidentale au départ du Havre. A la fin des années 1920, cinquante mille passagers transitent annuellement par le port de Bordeaux sur les lignes du Maroc, de l'Afrique, des Antilles et des Amériques.

Après la Première Guerre mondiale, **Henri Ferrière** et Daniel Binaud cumulent les fonctions de courtiers et celles d'agents maritimes pour plusieurs armements scandinaves. Ils représentent la maison danoise De forenede dampskibsselskab, la compagnie suédoise Svea, et deux lignes norvégiennes : la Bergenske et la County lyne. Les navires de ces armements, dont les arrivées sont hebdomadaires ou mensuelles, apportent à Bordeaux du bois, des pâtes à papier et des fûts de rogue pour la pêche à la sardine; ils en repartent avec des cargaisons de pruneaux d'Agen, de noix ou de vins. Ainsi, sur sa ligne d'Amérique du Nord, la County lyne charge essentiellement des vins et cognacs à destination du Canada — les spiritueux franchiront en contre-bande la frontière des Etats-Unis alors sous le coup de la prohibition. La création, en 1921, d'un armement bordelais de pêche à la morue ajoute à l'activité portuaire.



Henri Ferrière. © Coll. part. / Cl. Bach. Notre arrière-grand-père,
Sa fille Jeanne est notre grand-mère : Bonne Maman

Depuis le XVIII^e siècle, Bordeaux est le premier marché national pour le traitement de ce poisson salé et séché réexpédié en grande partie vers les Antilles. Les usines de séchage s'approvisionnent avec la morue ramenée de Terre-Neuve par les goélettes et trois-mâts goélettes bretons et normands. Malheureusement, la crise fera considérablement chuter cette activité à la fin des années 1930.

[Retour sommaire](#)

Les années trente

Les trois frères Ferrière auront une belle carrière puisqu'ils vont exercer durant un demi-siècle. Ils transmettront leurs charges au cours des années 1930, après avoir été témoins d'une transformation radicale du transport maritime du fait de la motorisation et de l'augmentation des tonnages. C'est aussi à cette époque que les structures portuaires se voient considérablement modifiées avec une décentralisation vers l'estuaire.

L'ouverture, en 1938, du port du Verdon évite aux paquebots et autres navires de gros tonnage les six heures de remontée jusqu'à Bordeaux. Quant au port de Bassens, pour lequel les Américains ont effectué d'importants travaux au cours du premier conflit mondial, il peut recevoir des navires ayant jusqu'à sept mètres de tirant d'eau.

A la mort de Paul et Robert Ferrière, disparus tous deux en 1931, leurs charges reviennent à leurs fils respectifs René et Jean.

Henri décède trois ans plus tard, laissant sa part de charge à son fils **André**, déjà âgé de cinquante-huit ans.

Bientôt atteint d'une angine de poitrine, ce dernier meurt à son tour, en 1939, après avoir légué sa part dans la charge Ferrière-Binaud à ses neveux, **Yves Ferrière**, le fils de son frère cadet Stanislas, et **Yves Teisseire**, le fils de sa sœur Jeanne.

Ces derniers étant trop jeunes pour être nommés courtiers en titre, c'est Stanislas qui reprend la charge en attendant que son fils ait acquis les qualités nécessaires l'exercice de la profession. Nommés désormais par décret ministériel, les courtiers doivent avoir effectué une formation chez un confrère, un négociant ou un armateur pour apprendre les règles du commerce maritime. Ils sont également tenus de maîtriser l'anglais, mais aussi d'avoir une bonne connaissance du norvégien, du danois ou du suédois, en raison de la prépondérance des navires scandinaves à Bordeaux. Ainsi, la plupart des aspirants courtiers effectuent-ils des stages linguistiques au sein même des compagnies dont ils auront en charge les navires.

Nommé à la veille de la Seconde Guerre mondiale, Stanislas Ferrière ne pourra guère profiter des prérogatives de sa charge. Le port restera paralysé durant tout le conflit et les destructions perpétrées par l'Occupant, sans compter les barrages d'épaves mis en place avant la libération, entraveront pour plusieurs années l'activité maritime de Bordeaux. Stanislas consigne cinq navires en 1945, trente-trois l'année suivante, et soixante-huit en 1947. Ce n'est qu'à partir de 1948 que le trafic reprend un rythme normal. Son fils Yves, nommé en 1951, s'occupe désormais de la charge familiale en compagnie de son neveu Yves Teisseire. Les deux cousins resteront associés, pour quelques années encore, avec la famille Binaud.

La compagnie Navale de l'Ouest assure un départ chaque quinzaine vers l'Afrique noire et les deux Yves sont chargés du courtage et de la rédaction

des manifestes. Ils exercent l'activité d'agent maritime et le courtage d'affrètement. « Le 28 août 1952, précise Yves Teisseire, nous commençons une ligne régulière sur Tunis et Sfax avec Wjinne & Barends, gérants de petits caboteurs à Groningen. Nous les avions chaque fois que nous réunissions le fret minimum qu'ils désiraient et ils nous envoyaient un bateau de 600 à 800 tonnes. La base des chargements était des sciages de pin maritime et nous trouvions un complément plus riche avec du papier, des produits chimiques, de l'alimentation. Nous avions un départ par mois jusqu'en 1956, date à laquelle la Tunisie est devenue indépendante. Un monopole de pavillon fut institué entre nos deux pays; les Hollandais évincés de ce trafic, la ligne dut s'arrêter au grand regret des exportateurs bordelais.

« Nos autres activités étaient les affrètements : les bois de Baltique, les arachides de la Saloum, les sons des Grands Moulins. Au départ nous expédions les bois de pin sur l'Angleterre et le Maroc, puis les céréales dès que Bordeaux devint un port céréalier. Nous affrétions surtout pour la compagnie Continentale. En 1953, nous avons inauguré notre premier télex; quel progrès ! Adieu les télégrammes codés !

« La Navale de l'Ouest avait décuplé sa ligne sur l'Afrique avec un départ par semaine. Le tonnage avait bien augmenté, notre travail aussi. Les derniers connaissements nous arrivaient au moment où le bras droit de la maison Manet (l'agent de la compagnie) se rendait à bord, juste avant le départ du navire, pour remettre au commandant ses documents. Tout le personnel de la charge cessait alors son activité pour rédiger les manifestes. Il en fallait neuf exemplaires ; avec des carbones nous n'en faisons que trois à la fois et il fallait appuyer fort avec le crayon encre pour que la dernière copie soit lisible. Quarante ans plus tard, j'ai toujours une boule sur le majeur droit; je la dois à la Société navale de l'Ouest. »



Le quai de la Mâtire au début du siècle. La machine à mâter, identique à celle du Havre, a été installée en 1853. Un charbonnier vient de relâcher ses amarres pour libérer l'accès au quai. Remarquer la présence de la ligne de chemin de fer qui permet aux wagons de venir à proximité des navires. © Roger-Viollet

La machine à écrire, la photocopieuse, puis le télex remplaceront avantageusement le stylo et permettront de gagner un temps considérable

pour la rédaction des manifestes. Mais le progrès n'a pas que des avantages : le développement du chemin de fer et du transport routier va sérieusement concurrencer les liaisons maritimes européennes. Plusieurs lignes scandinaves vont ainsi disparaître. Dès lors, la charge de courtier ne suffit plus à faire vivre deux familles et Yves Teisseire quitte ses fonctions, laissant à son cousin Yves Ferrière le soin de poursuivre seul l'activité. Mais une décision du Conseil d'Etat de décembre 1987 va porter un rude coup aux courtiers maritimes bordelais. « Il a été décidé, explique Yves Ferrière, que les courtiers ne pourraient exercer que dans la commune où ils ont été nommés. Les limites communales du port de Bordeaux se situent entre le pont de Pierre et le pont d'Aquitaine. Or, tout le trafic se déroule désormais en aval, à Bassens, Blaye ou au Verdon, zones où notre privilège n'est plus reconnu. Ce sont les consignataires qui se chargent de conduire les navires en douane, c'est pourquoi certains courtiers sont devenus également consignataires. » Depuis lors, cette décision pénalisant la profession a été reconsidérée et les courtiers ont recouvré leurs prérogatives antérieures. Un navire entrant dans un port se doit de déclarer en douane les marchandises qu'il transporte et, outre la cargaison, toutes les provisions du bord. Lorsqu'il est nommé, le courtier s'acquitte de cette obligation. Il se rend auprès du commandant qui lui remet un document, appelé lettre de jauge, comportant les caractéristiques du navire. A cela viennent s'ajouter les manifestes et connaissements, c'est-à-dire la justification d'appartenance des marchandises que les propriétaires, ou leurs transitaires, viendront réceptionner. Enfin, le courtier doit remettre également aux services de douane — après les avoir traduites en français — les listes de vivres et de pacotille (marchandises embarquées par les membres d'équipage et les passagers). Sur cette dernière figure notamment la quantité de cigarettes et d'alcool déclarée par chaque marin. Il arrive parfois que les listes de pacotille comportent quelques « omissions », lesquelles peuvent être détectées lors d'un contrôle douanier effectué à bord par un service spécialisé appelé la « patache ». En ce cas, l'infraction est sanctionnée par une amende, réglée par le courtier qui se porte garant du paiement de tous les droits de port. Celui-ci en fera état dans le compte d'escale adressé à l'armateur, sur lequel apparaissent tous les frais tels que le pilotage, le remorquage, le lamanage, les frais de douane et de réparations éventuelles. Souvent, lorsque l'amende n'est pas trop importante, c'est le commandant qui rembourse lui-même le courtier. Il s'arrangera ensuite avec le marin fraudeur et l'armateur ne saura rien de l'incident.



L'immeuble Ferrière au 70 quai des Chartrons. © Gilles Millot

S'il est consignataire du navire, le courtier remet au commandant la liste de chargement sur laquelle il a porté l'ensemble des marchandises qu'il s'est occupé de réunir. Ainsi arrive-t-il souvent que le courtier consignataire loue des locaux portuaires pour stocker les pondéreux en attente d'un embarquement. Le courtage d'affrètement, qui consiste à nolisier un navire pour le compte d'un client, vient aussi compléter ces activités. Cependant, la consignation ne relevant pas d'un privilège, les courtiers maritimes se voient désormais fortement concurrencés hors des limites du port relevant de leur commune.

C'est dans ce contexte difficile qu'en 1990, après une quarantaine d'années d'exercice, Yves Ferrière sera conduit à mettre un terme à sa carrière.

Avec lui s'éteint la dynastie bordelaise des courtiers maritimes Ferrière.

[Retour sommaire](#)



© Coll. Fédération maritime du port de Bordeaux/Cl. A. Béguerie

[Retour sommaire](#)

A l'heure européenne

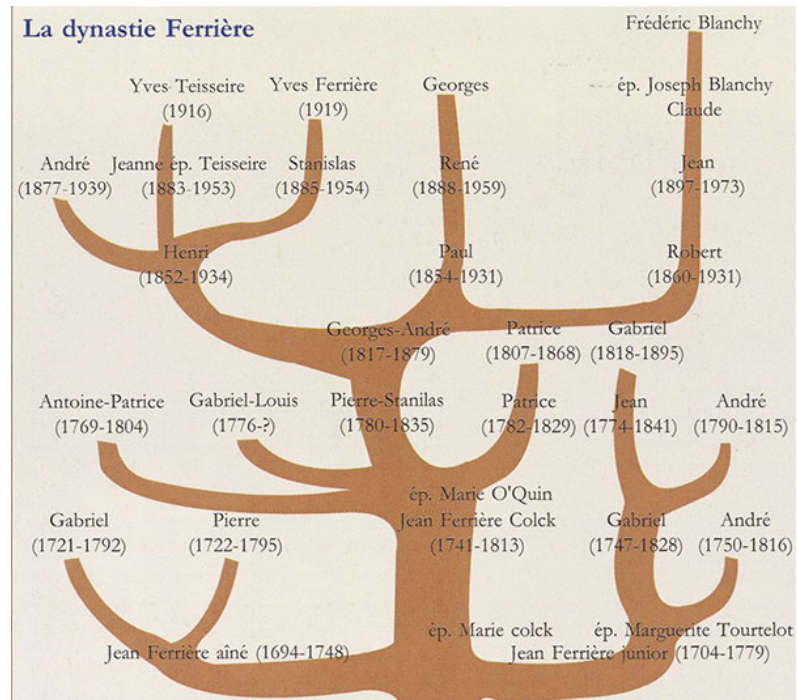
A dire vrai, la profession n'a pas complètement disparu de la famille.

En effet, en 1968, Joseph Blanchy reprend la charge de son beau-père Jean Ferrière. Il s'installe au 92, quai des Chartrons, à quelques pas de l'immeuble Ferrière, où il développe les activités de consignataire et d'agent de ligne. Son fils Frédéric, qui a désormais repris le flambeau, est syndic des courtiers et vice-président de la Fédération maritime qui regroupe l'ensemble des syndicats de transporteurs maritimes. Aujourd'hui, le courtier est aussi un agent commercial, fréquentant plus souvent les aéroports que les quais d'accostage. La plupart des négociants en vins, qui ont tant contribué à la richesse de la cité, ne maîtrisent pas le transport de leur production désormais confié aux importateurs. « Certains de mes négociants en vins ont leurs bureaux dans le même immeuble que le mien, commente Frédéric Blanchy, mais je dois aller démarcher leurs importateurs à New York ou San Francisco ! »

En revanche, les courtiers retrouvent leurs activités traditionnelles à la faveur du développement des croisières touristiques qui, depuis quelques années, conduit certains paquebots à venir relâcher à Bordeaux. Cette fréquentation reste cependant trop occasionnelle pour constituer l'activité principale du courtier. Frédéric Blanchy a donc dû, lui aussi, diversifier ses activités entre le courtage, la consignation, l'affrètement et l'agence de ligne — il représente la compagnie hollandaise Nedlloyd.

Ainsi perpétue-t-il la tradition d'une famille dont huit générations de courtiers ont toujours vécu au rythme fluctuant du grand commerce maritime bordelais.

Arbre généalogique de la dynastie des courtiers «Ferrière »
[Retour sommaire](#)



Remerciements :

Guy Ferrière, Mme Claude Blanchy, Philippe Vitrac, J.-P. Avisseau, conservateur des Archives municipales de Bordeaux, Mme Armand Balguerie, Christian et André Balguerie, Patrick Thomas, Gildas Gouarin. Le personnel du Musée des Arts Décoratifs à Bordeaux. L'auteur adresse ses remerciements tout particuliers à Yves Teisseire, Yves Ferrière et Frédéric Blanchy.

Bibliographie :

Paul Butel, Les négociants bordelais, l'Europe et les Iles au XVIIIe siècle, éditions Aubier-Montaigne, Paris, 1974; et Les dynasties bordelaises, Perrin, Paris, 1991. Histoire de Bordeaux, Privat, Toulouse, 1990. M.W. Manès, Etude sur le port de Bordeaux, Gounouilhou, Bordeaux, 1869. M.-L. Bachelier, Histoire du Commerce de Bordeaux, Delmas, Bordeaux, 1862. Pierre de Joinville, L'armateur Balguerie-Stuttenberg et son œuvre, Edouard Champion, Paris, 1914. Emmanuel Aubret, Les Tandonnet, armateurs bordelais, William Blake & Co., Bordeaux, 1992. Léon Laverigne, Les transports par mer, Moreux, Paris, sans date. M. Ravisse, Courtage maritime, in Ligue maritime et coloniale française, Institut maritime et colonial, Paris, 1945.

Paul Chauveau, Quelques réflexions sur les courtiers maritimes, in Annuaire du droit maritime et aérien, tome IV, Université de Nantes, 1979.

Albert Rèche et Francis Ribemont, Le port de Bordeaux vu par les peintres, L'horizon chimérique, Bordeaux, 1994.

René Verneaux, L'industrie des transports maritimes, t. 2, A. Pedone, Paris, 1903.

[Retour sommaire](#)