

Origines de l'armement français Fouquet-Sacop

L'armement marseillais **Fouquet-Sacop** trouve ses racines à **Martigues** lorsque la **Compagnie des Produits Chimiques & Raffineries de Berre** commande deux chalands citernes et en achète un troisième en ce début des **années trente** pour assurer le ravitaillement des dépôts pétroliers de la région marseillaise ainsi que les soutes aux navires fréquentant le grand port phocéén. Cette activité n'étant pas la vocation de la **Cie des Produits Chimiques & Raffineries de Berre** cette dernière fonde la **Société Auxiliaire des Consommateurs de Produits Pétrolifères (Sacop)** dont la gérance est confiée à **M. Fouquet**, un marchand de charbons représentant dans la région les intérêts de la maison britannique **Coty Brothers** et ravitaillant en charbons de soute les navires fréquentant Marseille.

L'activité pétrolière prend le pas sur celle du charbon mais les événements de la seconde guerre mondiale réduisent à néant la petite flotte de la **Sacop**. En **1946**, la compagnie reçoit à titre de compensations deux caboteurs de type "14Y" achetés à **Naples** au titre des surplus américains et qui font revivre les noms de **BRUNI** et **GINOUSE**.

En **1950** la raison sociale est modifiée en **Fouquet-Sacop** à la suite d'un apport de capitaux frais par l'**Armement Daher** et la famille **Odon de Lubersac**. Trois caboteurs identiques sont commandés en **Hollande** et entrent en service en **1953-1954** sous les noms de **MARTIGUES**, **FERRIÈRES** et **JONQUIÈRES** et remplacent très avantageusement les **BRUNI** et **GINOUSE** qui sont vendus à l'étranger. Le **FARAMAN** âgé de trois ans est acheté en **Norvège** en **1956** et la compagnie se développe régulièrement. Le cabotage s'étend au littoral méditerranéen ainsi qu'à la **Corse** et les activités premières sont peu à peu délaissées pour les opérations d'allègement des pétroliers fréquentant le complexe **Étang de Berre-Lavéra**. L'étape suivante marque une entrée dans le cabotage international avec de nouvelles additions et un renouvellement de la flotte provenant du marché de seconde main. **L'HILAIRE FOUQUET** est acheté en **1960**, le **CROIX-SAINTE** suit en **1961** et un troisième **BRUNI** entre en service l'année suivante. Le renouvellement s'achève en **1965** par la mise en service du **SAINT MITRE**. Au cours de l'été **1966**, le navire effectue un voyage de produits chimiques vers les **Indes** avec retour vers **Hull**, les voyages transocéaniques étant réservés plus particulièrement aux grands pétroliers monégasques.

Il faut attendre cinq ans pour que le **PYTHEAS** endosse les Couleurs de **Fouquet-Sacop**. Construit à **La Spezia** sa portée en lourd de 4 959 tonnes en fait le plus gros navire de la compagnie. Suivi par son jumeau **EUTHYMENES** l'année suivante, le navire est la dernière construction neuve livrée à l'armement.

Crises pétrolières et récession limitent désormais le renouvellement de la flotte. Nous retiendrons cependant le **GRUISSAN** acquis en **1982**, le **JONQUIÈRES** acheté en **1987** et enfin le **MICHAELIS** en **1992** accuse un port en lourd de 13 845 tonnes. Malgré une conjoncture difficile, **Fouquet-Sacop** maintient en service trois navires récents dans l'attente de jours meilleurs.

En **mars 1998** la société fusionne avec **Gaz Atlantique** et l'ensemble arme en **1999** six navires.

Source :

<https://earendilphoto.kanak.fr/t27-fouquet-sacop>