



**LES ACTES DE SOCIÉTÉS
XVI^e-XXI^e SIÈCLE**

**SOUS LA DIRECTION DE
CHRISTIAN BORDE ET
ÉRIC ROULET**

LES SOURCES DE L'HISTOIRE MARITIME

N° 3, 2021

**UNITÉ DE RECHERCHE SUR L'HISTOIRE, LES LANGUES,
LES LITTÉRATURES ET L'INTERCULTUREL (UR 4030 HLLI)**

**CENTRE DE RECHERCHES EN HISTOIRE ATLANTIQUE
ET LITTORALE (C.R.H.A.E.L.)**

Collection *Les Sources de l'histoire maritime*
dirigée par Christian Borde et Éric Roulet
financée par l'UR 4030 HLLI

Ouvrages parus :

Les journaux de bord XIV^e-XXI^e siècle
L'assurance maritime XIV^e-XXI^e siècle
Les actes de sociétés XVI^e-XXI^e siècle

Titres à paraître :

L'engagement maritime
Routiers et instructions nautiques

Comité de rédaction

Christian Borde (Université Littoral Côte d'Opale)
Jean-Louis Podvin (Université Littoral Côte d'Opale)
Éric Roulet (Université Littoral Côte d'Opale)
Delphine Tempere (Université Lyon III Jean Moulin)
Laurent Warlouzet (Sorbonne Université)

Maquette de couverture : Corinne Rameau

En couverture :

Pas moins de trois bureaux de sociétés maritimes dans cet immeuble de la place des Victoires sur le port de Dunkerque vers 1900 : deux armements et un agent maritime-déchargeur de navires (*Acconage*). Après reconstruction, l'immeuble devint le siège de l'agence dunkerquoise des Messageries maritimes ; c'est aujourd'hui celui de la Présidence de l'Université Littoral Côte d'Opale. (Collection particulière).

UNITÉ DE RECHERCHE SUR L'HISTOIRE, LES LANGUES,
LES LITTÉRATURES ET L'INTERCULTUREL
(UR 4030 HLLI)

CENTRE DE RECHERCHES EN HISTOIRE ATLANTIQUE
ET LITTORALE (C.R.H.A.E.L.)

LES ACTES DE SOCIÉTÉS XVI^e-XXI^e SIÈCLE

SOUS LA DIRECTION DE
CHRISTIAN BORDE
ET ÉRIC ROULET

LES SOURCES DE L'HISTOIRE MARITIME
N° 3, 2021

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über [http:// dnb.d-nb.de](http://dnb.d-nb.de) abrufbar.

Informations bibliographiques de la Deutsche Nationalbibliothek

La Bibliothèque nationale allemande (Deutsche Nationalbibliothek, DNB) a répertorié cette publication : les détails concernant les données bibliographiques peuvent être consultés sur Internet : <http://dnb.d-nb.de>.

Copyright Shaker Verlag 2021

Alle Rechte, auch das des auszugsweisen Nachdruckes, der auszugsweisen oder vollständigen Wiedergabe, der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen und der Übersetzung, vorbehalten.

Tous droits réservés. En conséquence, toute représentation ou reproduction, intégrale ou partielle, de même que tout transfert vers un support numérique et toute traduction, sont interdits sauf autorisation.

Printed in Germany

ISBN 978-3-8440-7729-2

ISSN 2364-0650

Shaker Verlag GmbH • Am Langen Graben 15a • 52353 Düren

Telefon: 02421 / 99 0 11 - 0 • Telefax: 02421 / 99 0 11-9

Internet: www.shaker.de • E-Mail: info@shaker.de

SOMMAIRE

Sommaire	V
Introduction	VII
Ilario Mosca	
La genèse d'une compagnie en commandite hispano-florentine de Marseille, entre écritures publiques et écritures privées	1
Andreas Nijenhuis-Bescher	
Économie et politique : la Charte de la Compagnie néerlandaise des Indes orientales de 1602	21
Éric Roulet	
La typologie des sociétés de commerce dans l'ordonnance de 1673	39
Marion Tanguy	
Une maison de commerce nantaise au XVII ^e siècle ..	65
Christian Borde	
Associations et comptoirs de pêche dans le Boulonnais : de l'écorage aux sociétés anonymes (1694-1879)	79
Marie-Françoise Berneron-Couvenhes	
Naissance d'une grande affaire de navigation à vapeur : les actes notariés portant statuts des Messageries Maritimes (1852-1894)	99
Michel Croguennec	
Les Ateliers et Chantiers de Normandie : la difficile naissance d'un grand chantier de construction navale à Rouen à la fin du XIX ^e siècle	121

Éric Kocher-Marbœuf	
1955. La naissance des Chantiers de L’Atlantique . . .	143
Henri Moulinier	
L’acte de quirat de l’ <i>Euros</i> , chalutier rochelais	163
Laurent Warlouzet	
La fondation de la Normed (Dunkerque-La Ciotat-La Seyne) en 1982	179
Liste des auteurs	197

INTRODUCTION

CHRISTIAN BORDE et ÉRIC ROULET

« Le marchand s’associe. Question de conjurer les peurs et les périls, de multiplier les moyens, de cumuler les efficacités »¹

La fondation d’une société – que nous appelons aujourd’hui « entreprise » – met en œuvre entre les participants des contrats moraux qui peuvent être seulement verbaux, ou formalisés par écrit, mais qui créent toujours une structure hiérarchisée, partageant ainsi, selon le mot de l’historien Patrick Fridenson, un « savoir proprement organisationnel »². On parle généralement d’actes de société. Les actes des sociétés maritimes, qu’elles soient de commerce ou de pêche, nous renseignent d’abord sur les intentions et les projets des entrepreneurs, mais aussi, comme le rappelle l’auteur de notre exergue, leurs peurs face aux périls physiques et financiers de l’entreprise. Ils nous parlent du fonctionnement de l’entreprise à créer, tels que les conçoivent les normes juridiques du temps, qui sont susceptibles d’être amendées par des clauses particulières en vertu de la liberté propre des contractants. Ils peuvent servir de base à l’étude des entreprises proposée par Patrick Fridenson à la fin des années 1980, et envisager plusieurs chantiers afin de cerner leur stabilité, leur permanence, mais aussi leur créativité. Patrick Fridenson poursuit en soulignant l’importance que l’histoire doit accorder à la prise de décision et aux institutions et organisations qui

¹ Albert d’Haenens, *L’Europe de la mer du Nord et de la Baltique. Le monde de la Hanse*, Anvers, Fonds Mercator, 1984, p. 72.

² Patrick Fridenson, « Les organisations, un nouvel objet », *Annales ESC*, novembre-décembre 1989, p. 1461, note 18.

Introduction

incluent les entreprises de production, sociétés de services publics ou privées marchandes ou non marchandes³.

DIVERSITÉ DES MOTS, DIVERSITÉ DES FORMES

L'acte de société a existé sous des noms divers selon les lieux et les époques. Il n'y a pas eu pendant longtemps de normes en la matière. On parle de « constitution », « statuts », « traité d'entreprise », « pacte social », « écrite » à Marseille⁴, « d'articles », etc. On ne connaît pas les plus anciennes formes dans le détail, les engagements étant souvent oraux. Et ne sont demeurés bien souvent que les mots qui caractérisaient ce type d'entente.

Quelques documents permettent d'appréhender au Moyen Âge le fonctionnement ou l'organisation d'une société. Le *Consulat de la mer*, consolidé par écrit en 1484, mentionne dans les articles 2 à 7 les cadres légaux de la construction du navire en participation. Il est question d'« actionnaires », en catalan les « *personers* », en français « parsoniens » :

« Quand un patron (*senyor de la nau*) entreprendra de construire un navire, grand ou petit, s'il veut donner des parts d'intérêts (*parts*), il doit dire et faire entendre aux actionnaires (*personers*) en combien de parts il le divisera ; quelle en sera la capacité ; ce qu'il y aura de sentine⁵, de largeur, de longueur et de carène »⁶.

Les « parsoniens » sont assimilables aux « participants » des contrats d'apersonnement⁷ des communautés ou corporations rurales. Ainsi le modèle d'exploitation des communautés rurales du monde

³ P. Fridenson, « Les organisations, un nouvel objet », *op. cit.*, pp. 1461-1472.

⁴ F. N. Dufriche-Foulaines, *Code des prises et du commerce de Terre et de Mer*, vol. 1, 1804, p. 446.

⁵ La sentine est la partie basse de la cale où s'amassent les eaux de pompage, c'est la quille du navire qui détermine ici la longueur du bâtiment.

⁶ *Le Consulat de la mer*, dans Jean-Marie Pardessus, *Collections de lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, Paris, Imprimerie royale, 1831, vol. 2, pp. 49-422.

⁷ Bernard Derouet, « La terre, la personne et le contrat : exploitations et associations familiales en Bourbonnais (XVII^e-XVIII^e siècles) », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 2003/2, p. 27.

méditerranéen semble déteindre tout naturellement sur l'organisation des armements et des communautés maritimes.

Faire société

On parle généralement d'association et de société à l'époque moderne. Mais que signifie être associé ? Quelles sont les contraintes auxquelles on est soumis ? Les termes d'association et de société sont très largement diffusés. Ne nous y trompons pas. Il ne faut pas les comprendre forcément comme des entreprises au sens actuel du terme. Ce sont des alliances, des rapprochements, souvent familiaux d'ailleurs, qui visent avant tout à travailler en commun, et à partager le produit du travail. Cette structure ne s'inscrit pas dans le temps long, mais repose sur un besoin, une nécessité. L'engagement est oral et se plie aux usages communs du lieu. La déclaration peut être simple, mais elle engage beaucoup, les contraintes et les avantages, les règles qui siéent à toute activité sont partagées par tous dans une culture commune.

L'ordonnance de Marine de 1681 de Jean-Baptiste Colbert contient un livre très circonstancié consacré à la course qui définit les conditions de formation des sociétés corsaires⁸. Un article précise les conditions du partage des prises entre les intéressés « conformément aux conditions de leur société »⁹, et un autre les conditions de ce même partage « s'il n'y a aucun contrat de société »¹⁰.

L'article 28 du livre II de l'ordonnance concerne les maîtres et patrons de navires qui naviguent « à profit commun », c'est-à-dire en un mode de société très peu formalisée. Ce même article interdit, en se fondant sur « les lois de la société », à tel associé d'exercer une activité qui nuise aux autres « à peine de confiscation de leurs marchandises au profit des autres intéressés »¹¹.

Le grand juriste et humaniste marseillais Balthazar-Marie Émerigon (1716-1784) définit à la fin du XVIII^e siècle ce qu'il appelle « certaines sociétés nautiques » qui sont vraiment

⁸ *Ordonnance de Louis XIV donnée à Fontainebleau au mois d'août 1681 touchant la Marine*, Paris, Denys Thierry/Christophe Ballard, 1681, liv. III, titre des prises, art. 32 et 33.

⁹ *Ibid.*, liv. III, titre IX, art. XXXII.

¹⁰ *Ibid.*, art. XXXIII.

¹¹ *Ibid.*, pp. 427 et 465.

Introduction

caractéristiques du commerce de mer dans son ensemble et pas seulement pour les grandes compagnies et leurs trafics lointains¹². C'est essentiellement la *colonna* médiévale dans laquelle on distingue uniquement deux associés : l'hôte du navire et le victuaillier. Ils forment bien une société puisque « associés au profit et à la perte, relativement à la part dont ils étaient convenus¹³ ». Ce partage des rôles se retrouve dans l'hôtage, puis l'écorage des pêches de la Manche et de la mer du Nord dont il sera question plus loin dans le présent volume. Émerigon évoque aussi la « cession d'intérêt » qui forme, dit-il, « une espèce de société », qui se réunit quelquefois avec le contrat à la grosse aventure. Mais finalement il distingue bien la caractéristique moderne de la société commerciale, cette dernière constituant « une espèce de personne civile », contredisant d'abord sans le savoir l'adage un peu sommaire proclamant que « l'entreprise c'est l'entrepreneur », et établissant ensuite la distinction fondamentale en cas de faillite entre la responsabilité de l'entreprise et celle des individus.

L'avocat bordelais Pierre Boucher ne manque pas en 1804 de souligner l'ambiguïté des désignations :

« Quant au mot de compagnie, la bonne foi, la nécessité d'établir la droiture dans le commerce, exigerait qu'il fût suivi de ces mots, par exemple, pour société générale : *Jérôme et compagnie générale* ; pour société en commandite, *Jérôme et compagnie en commandite* ; alors plus d'équivoque, plus de doute, ni plus de ces friponneries qui naissent de l'ambiguïté des mots ; car, dans le fait, le mot *compagnie* sous-entendant une collection de noms que quelquefois il serait trop long de détailler, mais que quelques raisons obligent de taire, il ne devrait être placé que pour terminer les raisons sociales des sociétés générales ; néanmoins je me suis aperçu que très souvent on s'en sert pour l'une et l'autre société¹⁴ ».

¹² Balthazar-Marie Émerigon, *Traité des assurances et des contrats à la grosse*, Marseille, Jean Mossy, 1783, t. 2, section V, « notice de certaines sociétés nautiques », p. 398.

¹³ *Ibid.*, p. 299.

¹⁴ Pierre Boucher, *Institutions commerciales*, Paris, Levrault Frères, an X, 1801, p. 131.

La question des sociétés d'armement

René-Josué Valin parle en 1760 de « sociétés d'armement de vaisseau en commun », qui se distinguent des autres sociétés de commerce¹⁵. Le Code de commerce de 1807 les appelle des associations commerciales en participation¹⁶. Ces dernières y sont placées en quatrième position dans le texte après les articles 47 à 50 consacrés aux formes de « société », après la société en nom collectif, la commandite et la société anonyme qui constituent une gradation logique passant de la société de personne à la société de capitaux, la commandite participant des deux. L'association n'y figure que pour être « reconnue » par la loi. Elle n'est pas contrainte par les formalités d'enregistrement et de publication des trois autres types de société¹⁷. Historiquement ce type d'association faiblement formalisée semble être la plus répandue dans le tissu profond des petites entreprises maritimes, mais la faible connaissance des armements locaux, moyens et grands, en limite la connaissance au profit des grandes compagnies mises en avant depuis longtemps par l'historiographie.

Une des raisons de cette indépendance est que « ces associations sont relatives à une ou plusieurs opérations de commerce ; elles ont lieu pour les objets, dans les formes, avec les proportions d'intérêts et aux conditions convenues entre les participants »¹⁸. Il suffit pour cela d'un acte sous seing privé ou d'un recours aux « usages du commerce », action plutôt régressive par rapport au projet juridictionnel des codes napoléoniens. Ce serait donc un retour à la simplicité originelle du voyage de mer. Aller et retour en mer constituent une « entreprise » au sens d'expédition qui se prête à un contrat lié à ce seul voyage, dont les paramètres nautiques, géographiques peuvent être uniques et très risqués suivant la saison, la conjoncture économique ou politique.

¹⁵ René-Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, 1760, vol. 1, p. 117.

¹⁶ *Id.*

¹⁷ *Code civil des Français*, Paris, 1804, 39. s. 42. s 46. ; *Code de commerce*, 1807, art. 50.

¹⁸ *Code de commerce*, 1807, art. 48.

Introduction

La formule des quirats, redécouverte dans les années 1960 pour la pêche n'est qu'un rhabillage de la pratique très ancienne de la société en participation. Elle vient relayer le cadre administratif de la francisation qui obligeait à déclarer non pas l'actionnariat mais les parts de copropriété des bateaux et navires dans le but d'éviter leur accaparement par des propriétaires étrangers. Avec l'institutionnalisation des quirats, la gestion du navire ressort d'une vraie société puisqu'il s'agit de partager des bénéfices.

Le Code de commerce de 1807

Le Code de commerce de 1807 tente de clarifier les choses. L'article 633 énumère les actes de commerce propres aux entreprises maritimes :

« Toute entreprise de construction, et tous achats, vente et reventes de bâtiments pour la navigation intérieure et extérieure, toutes expéditions maritimes ; tout achat ou vente d'agrès appareaux et avitaillements ; tout affrètement et nolissement, emprunt ou prêt à la grosse, toutes assurances et autres contrats concernant le commerce de mer ; tous accords et conventions pour salaires et loyers de l'équipage ; tous engagements de gens de mer, pour le service de bâtiments de commerce »¹⁹.

Dans l'esprit des codes napoléoniens, le contrat de société se règle d'abord par le droit civil, mais cela n'exclut pas les lois particulières au commerce, coutumes ou usages locaux, et comme dans bien d'autres domaines, les conventions particulières des parties²⁰.

L'acte de société au XXI^e siècle

Le Code civil en vigueur de nos jours le définit ainsi à l'article 1832 :

« La société est instituée par deux ou plusieurs personnes qui conviennent par un contrat d'affecter à une entreprise commune des biens ou leur

¹⁹ *Ibid.*, art. 633.

²⁰ *Code civil des Français*, Paris, 1804, art. 1832. s. 1873 ; *Code de commerce*, 1807, liv. II, titre III des sociétés, art. 18.

CHRISTIAN BORDE ET ÉRIC ROULET

industrie en vue de partager le bénéfice ou de profiter de l'économie qui pourra en résulter [...]

Les associés s'engagent à contribuer aux pertes »²¹.

On parle pour cela de contrat de société. Il doit respecter « les conditions générales de validité de tout acte juridique : consentement et capacité des associés, objet et cause ». Doivent être précisés la forme de la société, les apports, ses buts et son *affectio societatis*. Il définit les statuts de la société qui fixe les règles de son fonctionnement. Un acte peut être unilatéral dans la mesure où il n'engage qu'une seule personne.²²

De nos jours, on parle d'actes de sociétés, au pluriel, pour désigner tous les actes écrits qui concernent la vie d'une entreprise²³.

Les statuts ne peuvent être modifiés qu'à certaines conditions aux articles 1835 et 1836 :

« Les statuts doivent être établis par écrit. Ils déterminent, outre les apports de chaque associé, la forme, l'objet, l'appellation, le siège social, le capital social, la durée de la société et les modalités de son fonctionnement »²⁴.

« Les statuts ne peuvent être modifiés, à défaut de clause contraire, que par accord unanime des associés.

En aucun cas, les engagements d'un associé ne peuvent être augmentés sans le consentement de celui-ci »²⁵.

LES CARACTÈRES DES ACTES DE SOCIÉTÉS MARITIMES

Les actes de sociétés possèdent un certain nombre de caractéristiques communes qui les distinguent d'autres contrats.

²¹ *Code civil*, art. 1832. Modifié par Loi n°85-697 du 11 juillet 1985 - art. 1 JORF 12 juillet 1985 rectificatif JORF 13 juillet 1985.

²² *Dictionnaire de droit*, Foucher, 2000, p. 366 et 375-376.

²³ <https://impots.gouv.fr/portail/professionnel/je-fais-enregistrer-mes-actes-de-société>.

²⁴ *Code civil*, art. 1835. Créé par Loi 78-9 1978-01-04 JORF 5 janvier 1978, rectificatif JORF 15 janvier, 12 mai 1978 en vigueur le 1^{er} juillet 1978.

²⁵ *Ibid.*, art. 1836.

Introduction

Le respect des engagements

De par son caractère fondateur, l'acte de société suscite une certaine sacralité : le respect des engagements et la garantie des contrats. Quel qu'en soit le mode. René-Josué Valin rappelle que « les conditions d'une société une fois réglées, il n'y peut être dérogé en aucune partie que du consentement de tous, chacun ne s'étant engagé que sur la foi de l'exécution de ces conditions »²⁶. Sur terre, le contrat de société concerne uniquement les marchands, affectant le caractère d'une constitution politique qui fixe les règles du jeu entre les membres d'une communauté de bourgeois et plus tard de citoyens qui s'engagent à le respecter. En mer, il peut être le garant d'une solidarité entre les simples marins, le capitaine et l'armateur. Valin évoque ainsi cette obligation de prendre en mer des décisions communes « afin que le caprice ou l'esprit de contradiction de quelques-uns, ne fasse pas échouer des projets utiles à la société²⁷ ».

Mais le contrat de société est aussi universel puisqu'il peut s'appliquer aussi bien aux grandes compagnies de commerce au lointain qu'à une société familiale armant un petit bateau de pêche côtière. Il se joue des échelles. La charte de la Compagnie néerlandaise des Indes orientales (*Verenigde Oostindische Compagnie* ou VOC) est considérée comme l'un des plus grands textes de l'histoire des Pays-Bas, tandis que l'acte de société d'une maison d'armement et de mareyage de Boulogne-sur-Mer témoigne d'une histoire familiale qui peut se poursuivre de nos jours. Dans les fonds d'archives, on peut espérer trouver, pour une même entreprise des tournants décisifs décrits de manière plus ou moins circonstanciés à travers divers actes de société. Les contrats verbaux ne sont connus que si les associés décident de le consacrer ou de le dissoudre un beau jour par écrit, ce qui est assez rare.

La dissolution « pure et simple » de la société (on utilise au XVIII^e le terme de « résolution ») est souvent très laconique. L'acte indique seulement le nom des principaux associés sans même

²⁶ R.-J. Valin, *Nouveau commentaire...*, *op. cit.*, vol. 1, p. 546. Ce consentement de tous est affirmé dès les codes médiévaux pour les circonstances de mer et les conditions de l'engagement des équipages. Nous en évoquerons les caractères et l'usage dans un prochain volume de la présente collection consacré à l'engagement des marins.

²⁷ *Ibid.*, p. 532.

préciser l'objet de l'entreprise. Il est habituel qu'une dissolution soit aussitôt suivie de la prorogation ou de la reconstitution de la société par de nouveaux associés, sous d'autres formes, mais pour le même objet. La liquidation ne signe donc pas forcément la mort de l'entreprise. Elle est aussi un moyen de repartir sur de nouvelles bases dès que la conjoncture est redevenue favorable et la confiance retrouvée, encore faut-il que ce capital puisse être modifié, classiquement par un appel au public et/ou aux banques.

La confiance

Le respect des engagements s'accompagne d'une nécessaire confiance entre associés. Elle est un pilier essentiel de l'association. L'avocat bordelais Pierre Boucher la célèbre en ces termes sous le Consulat :

« La société établissant entre les négociants une fraternité morale, elle exige des convenances réciproques dans le caractère, les habitudes, les goûts et les volontés [...] Le législateur a tellement senti ces inconvénients, qu'il a permis de dissoudre la société que l'irréflexion ou l'aveugle confiance avait formée, lors même que la seule incompatibilité d'humeur réclamait cette dissolution »²⁸.

La publicité des actes

Si depuis l'Ancien Régime, l'État incite à la publicité des actes de société avec un dépôt au greffe, il faut attendre la promulgation du Code de commerce en 1808 pour que les actes fondateurs des sociétés de commerce soient enregistrés de façon systématique et massive²⁹, même si peuvent encore exister des sociétés verbales ou des usages locaux qui n'obligent pas à s'associer par écrit, alors que l'on fonctionne en association ou en copropriété. Ce mouvement d'enregistrement nécessaire à une saine administration des entreprises, maritimes ou pas, s'amplifie et met à disposition des historiens des fonds considérables qui contiennent des actes de plus en plus longs et complexes. Mais le principe de l'engagement vertueux des sociétaires reste le même quelle que soit la sophistication des actes.

²⁸ P. Boucher, *Institutions commerciales, op. cit.*, p. 124.

²⁹ *Code de commerce*, 1807, art. 20, 23, 39, 42, 45 et 64.

Introduction

Pour les sociétés anonymes par actions, le gérant doit déposer au tribunal de commerce dès la fin du XIX^e siècle les comptes-rendus des premières assemblées générales, et de celles au cours desquelles les structures de la société sont modifiées. La description de ces structures ainsi que la liste complète des associés et actionnaires, constituent une mine d'information pour le chercheur. La démarche d'enregistrement est obligatoire auprès du tribunal de commerce et optionnelle par acte notarié. La publication d'un extrait substantiel de l'acte dans un journal local d'annonces légales permet de pallier les lacunes éventuelles des archives. Les fonds des tribunaux de commerce, notaires, archives d'entreprises ou extraits de presse, peuvent être complétés par le recours à la presse professionnelle spécialisée, comme les *Archives commerciales de France* ou les *Petits affiches*.

Y a-t-il une originalité des actes de sociétés maritimes ?

Le respect des engagements comme l'instauration de la confiance ne sont pas propres au monde maritime, ni même au milieu marchand, ils sont des conditions nécessaires à la bonne conduite des affaires économiques, mais on doit observer leur très forte prégnance dans tous les types de relations en lien avec la mer en raison des risques particuliers encourus.

Certaines formes d'intégration de différents secteurs de l'activité maritime (construction de bateaux ou navires, armement et commerce ou mareyage) au sein d'une même entreprise maritime sont plus originales. Le phénomène n'est pas récent. Mais les exemples sont rares. L'implication des armateurs ou compagnies de navigation dans l'actionnariat des chantiers navals mais aussi des sidérurgistes qui autofinancent leurs commandes en participant très activement au capital du chantier, ressort du même phénomène ancien qui fait que les constructeurs de bateaux de pêche sont souvent les financeurs de la pêche.

Les grandes lois d'administration du commerce maritime de la fin du XIX^e siècle ont amorcé l'alignement partiel de l'entreprise maritime sur les entreprises terrestres, la fidélité aux usages ancestraux étant dans une certaine mesure plus tenace dans l'industrie de la pêche. Cependant, il existe bien une différence de nature et de droit entre les affaires de terre et les affaires de mer. D'ailleurs, le contentieux du commerce maritime et celui du droit

terrestre appartiennent à des juridictions différentes, l'avocat bordelais Pierre Boucher décrit avec un certain lyrisme au tout début du XIX^e siècle « ces bases immortelles de législation commerciale et nautiques, appelées ordonnance du commerce de 1673, et ordonnance maritime de 1681 »³⁰. Cependant, il n'est pas certain que cela affecte les actes de sociétés maritimes, qui semblent tous s'inscrire dans les pratiques générales d'une époque d'élaboration et de rédaction. Si nous pouvons parler d'une originalité des actes de sociétés maritimes, c'est davantage au niveau des responsabilités des parties et des activités qui nécessitent des règlements particuliers. Cette originalité n'est peut-être donc pas tant maritime que le reflet d'une activité distincte.

LA NORMALISATION DES ACTES DE SOCIÉTÉS PAR L'ÉTAT

De la nécessité des sociétés

L'intérêt de faire société est très tôt apparu aux acteurs du monde maritime et comme le note Mathias Tranchant :

« À une échelle supérieure, la création de sociétés de gens de mer, de compagnies d'armateurs, de guildes de marchands, de communautés urbaines, d'associations de villes, procédait partout dans les grands ports du Ponant de la même volonté d'éviter la banqueroute »³¹.

L'État entend alors encadrer et normer les pratiques maritimes, en invitant à la formation de sociétés, notamment dans le cas du commerce au lointain. Ainsi, l'article 452 de l'ordonnance de 1629 autorise les nobles à créer et à gérer des « sociétés de vaisseaux », afin de favoriser la formation de sociétés en commandite par les nobles³². Valin explique que ces derniers peuvent être pour cela

³⁰ P. Boucher, *Institutions commerciales, op. cit.*, p. 763.

³¹ Mathias Tranchant, « Introduction, face aux risques maritimes, Pluriactivité et mutualisation des risques maritimes par les sociétés littorales : problématique et éléments de définition », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 120-2, 2013, p. 11.

³² *Ordonnance de Louis XIII du 1^{er} février 1629*, Paris, Estienne, Métayer et Prévost, 1629, p. 288, art. 452. La disposition est reprise par l'Édit du mois d'août 1669. La clause apparaît aussi dans le livre second de l'ordonnance de Marine de 1681 :

Introduction

soumis à la contrainte par corps et il leur suggère d'y échapper « en formant des sociétés en commandite, en régler leur commerce et leurs entreprises, de manière à ne pas s'exposer à l'affront de l'emprisonnement ». De manière plus générale, il insiste donc sur l'utilité des associations pour l'armement des navires³³. L'avocat bordelais Pierre Boucher n'hésite pas en 1804 à convoquer la coutume de Bordeaux de 1585 pour célébrer le fait que tous les négociants ou tout un chacun puisse contracter une société « pour le trafic dont ils se mêlent »³⁴.

Les compagnies commerciales et maritimes essentielles à l'expansion coloniale sont favorisées par les États. Elles ont des privilèges. Adam Smith dénonce en 1776 les excès des monopoles qui causent finalement leur perte :

« L'esprit ordinaire de corporation domine dans toutes les compagnies privilégiées, partout où la loi ne lui prescrit pas de bornes. Quand on a laissé agir ces compagnies d'après leur pente naturelle, elles ont toujours cherché à assujettir le commerce à une foule de règlements onéreux, afin de restreindre la concurrence au plus petit nombre possible de personnes. Quand la loi les a empêchées d'agir de cette manière, elles sont devenues tout à fait inutiles et parfaitement nulles »³⁵.

La société anonyme et l'action moderne

Tandis que les sociétés civiles et de personnes bénéficient en France d'un cadre légal plutôt fixe, celui de la société anonyme est très fluctuant en raison du traumatisme provoqué par la faillite de Law. Les codes napoléoniens libèrent *de jure* l'économie de la notion de privilège ou de monopole et définissent la société anonyme en creux, par le fait que contrairement à la société en nom collectif, elle « n'est désignée par le nom d'aucun des associés » et qu'elle « est qualifiée par la désignation de l'objet de son entreprise »³⁶.

« Nous ordonnons que tous gentilshommes qui, par eux ou par personnes interposées, entreront en part et société dans les vaisseaux, denrées et marchandises d'iceux ne dérogeront point à la noblesse, sans toutefois vendre en détail ».

³³ R.-J. Valin, *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la marine*, op. cit., p. 532.

³⁴ P. Boucher, *Institutions commerciales*, op. cit., p. 127.

³⁵ Adam Smith, *Recherche sur la nature et les causes de la richesse des nations* [1776]. Réimpression de l'édition de 1843, Osnabrück, Otto Zeller, 1966, p. 388.

³⁶ *Code de commerce*, 1807, art. 29 ; *Code civil*, art. 37, 40, 45.

Mais les grandes catastrophes financières des siècles précédents incitent à les surveiller de près par la régulation d'État en les obligeant à être formées par des actes publics³⁷. Le paradoxe est entier puisque l'incognito des acteurs reste possible par la commandite par actions ou par la simple association. La division du capital des sociétés en commandite n'est admise qu'en 1838 par le Code de commerce et l'action du Second empire est décisive qui réorganise par la loi du 17 juillet 1856 les sociétés en commandite par actions. La libération des sociétés anonymes a lieu en deux temps. Après la loi du 23 mai 1863, qui crée les sociétés à responsabilité limitée et dont le capital peut atteindre jusqu'à 20 millions de francs, la loi du 24 juillet 1867 affranchit complètement le système en supprimant l'autorisation gouvernementale³⁸. Dès lors la démocratisation du capitalisme populaire peut faire espérer que cesse la difficulté qu'ont les armateurs de toutes tailles à trouver des capitaux.

Les sociétés favorisées par l'État

L'État peut aussi être à la manœuvre, en soutenant la formation de société, voire en participant au capital.

Depuis leur création au Moyen Âge, les entreprises de course bénéficient de la sollicitude de l'État puisqu'elles sont autorisées par les lettres de marques et le cautionnement afin d'user en toute légalité du monopole de la violence d'État. En attaquant les ennemis du roi ou de la République, les armateurs jouissent d'une protection spéciale qui suscite une surveillance tatillonne des opérations en mer et des liquidations des prises, navires, cargaisons et équipages. Les armateurs ont donc bien souvent intérêts à retarder la liquidation et donc le paiement des parts des intéressés. Les sociétés en nom collectif ou en commandite qui sont établies à partir de 1808 sur une base légale plus sûre que sous l'Ancien Régime doivent l'être par des actes publics ou bien sous signature privée³⁹ et enregistrées de toute manière au tribunal de commerce.

³⁷ *Ibid.*, art. 40. Les sociétés anonymes ne peuvent être formées que par des actes publics.

³⁸ Auguste Vavasseur, *Traité des sociétés civiles et commerciales, avec formules*, Paris, Marchal, Billard et Cie, 1878, vol. 1, p. XXXII.

³⁹ *Code civil des Français*, art. 1325.

Introduction

La stratégie de l'État

Pour accompagner et stimuler la création d'entreprises maritimes l'État dispense en France primes et encouragement divers à la pêche et au commerce. Il agit comme régulateur du risque financier. Il autorise les sociétés anonymes. Le Code de commerce précise en 1807 :

« La société anonyme ne peut exister qu'avec l'autorisation du roi, et avec son approbation pour l'acte qui la constitue ; cette approbation doit être donnée dans la forme prescrite par les règlements d'administration publique »⁴⁰.

Le système généralisé des sociétés libres fixe désormais le choix de la durée. Plus la durée prévue est longue, et plus la confiance est grande entre les associés et, dans la plupart des cas, les très longs termes concernent de grandes entreprises. Pour l'investissement maritime, la nécessité de mobiliser des capitaux dès le début de l'entreprise crée un climat de déploration chez les actionnaires qui sont anxieux des dangers du commerce lointain, de la concurrence des autres nations maritimes mais aussi de la faiblesse et de l'irrégularité des marges bénéficiaires des armements liées aux aléas des marchés des frets.

PERSPECTIVES

La seule définition juridique de l'acte de société contenue notamment dans les codes médiévaux, l'ordonnance de Marine de 1681, puis dans le Code de commerce de 1807 n'épuise pas la liste des documents, standardisés ou pas, susceptibles de régler le fait de société commerciale et d'association en mer. Bien sûr, la plupart des actes de société concernant le monde maritime participent entièrement des coutumes ou de la législation de terre, mais d'autres, plus rares et moins connus, recèlent des originalités de forme et de contenu, par rapport à ceux du commerce terrestre. Ils sont passés sous-seing privé sans être forcément rendus publics par

⁴⁰ *Code de commerce*, art. 37.

enregistrement auprès d'une administration. Certains ont pu être conclus de façon orale selon la coutume et les usages d'un lieu, notamment pour les périodes les plus anciennes. Par conséquent ce sont donc forcément des actes de sociétés passés par écrit d'une manière ou d'une autre que les historiens ont pu convoquer dans ce volume.

Il faut aussi considérer que certains contrats frôlent le concept de société sans en acquérir le statut juridique : l'assurance maritime gère le risque en créant une communauté d'intérêt entre assureur et assuré et finit par détrôner la formule de la grosse aventure qui fournit dans un premier temps du crédit pour certains types d'entreprises puis gère le risque occasionnel. D'autres types d'associations, les coopératives de marins-pêcheurs par exemple⁴¹, créent des liens de mutualité.

Les actes de sociétés, divers et variés, sont les documents qui permettent de qualifier l'entreprise dès sa naissance et jusqu'à sa disparition. Ils constituent donc une source essentielle aux historiens pour suivre l'histoire particulière de ces entreprises mais également pour contribuer à la définition même de l'entreprise.

⁴¹ Cf. Sophie Chegaray, *Marins-pêcheurs, un défi permanent en Côte d'Opale*, Rennes, Ouest-France, 2008, qui retrace l'histoire de la Coopérative maritime étaploise, fondée à Etaples (Pas-de-Calais) en 1958.