

# LES CARACTÈRES SPÉCIFIQUES DE L'ENTREPRISE MARITIME DANS LE MONDE OCCIDENTAL DU MOYEN ÂGE À NOS JOURS

Christian Borde, Éric Roulet (éd.)



**SHAKER  
VERLAG**



Mise en page : Éric Roulet  
Maquette de couverture : Corinne Rameau

La publication de cet ouvrage est financée par l'Unité de Recherche sur l'Histoire,  
les Langues, les Littératures et l'Interculturel (UR H.L.L.I., EA 4030),  
Université Littoral Côte d'Opale  
F-62321 Boulogne-sur-Mer Cedex

En couverture :

Portrait du 'Royal Louis'. In Hayet, Description du vaisseau le 'Royal Louis',  
Marseille, Charles Brebion, 1677.  
Gallica/BnF

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b86069950/f17.image>

LES CARACTÈRES SPÉCIFIQUES  
DE L'ENTREPRISE MARITIME  
DANS LE MONDE OCCIDENTAL  
DU MOYEN ÂGE À NOS JOURS

Christian Borde et Éric Roulet (dir.)

UNITÉ DE RECHERCHE SUR L'HISTOIRE, LES LANGUES, LES  
LITTÉRATURES ET L'INTERCULTUREL  
(H.L.L.I.) – EA 4030

CENTRE DE RECHERCHES EN HISTOIRE ATLANTIQUE ET LITTORALE

### **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> 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 2019

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 978-3-8440-6579-4

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](http://www.shaker.de) • E-Mail: [info@shaker.de](mailto:info@shaker.de)

## INTRODUCTION

Christian BORDE et Éric ROULET  
Université Littoral Côte d'Opale

Les usages de la mer sont multiples et nous pouvons évoquer, outre la guerre, le transport des personnes et des marchandises, la pêche, la colonisation, l'exploration des océans. Toutes ces activités se distinguent de celles de la terre et, malgré leur diversité, forment une unité que nous appellerons « entreprise maritime ». Plus d'un auteur ancien souligne cette distinction, et les législations qui régissent le monde maritime au fil du temps en sont les témoins. Au moment de réglementer les activités économiques du royaume, le contrôleur général des finances Jean-Baptiste Colbert a bien soin de distinguer le ressort juridique de terre et celui de la mer dans ses grandes ordonnances de 1673 sur le commerce terrestre et de 1681 sur la Marine. Il consacre ainsi l'originalité d'un droit spécifique, le droit maritime que René Rodière (1907-1981), l'un de ses plus grands spécialistes, également expert en droit comparé et commercial, qualifiait en 1980 de « pragmatique » bien que demeurant « un seigneur inconnu de presque tous »<sup>1</sup>. Un autre indice de la différence entre les univers maritime et terrestre, est que l'on parle de pavillon en mer et non de drapeau.

Avec le développement du droit commercial, le secteur du transport maritime se distingue de plus en plus du transport terrestre<sup>2</sup>. La complexification des opérations portuaires liées à l'extension du commerce maritime conduit au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle à l'autonomie du transporteur par rapport au modèle ancien du négociant armateur préoccupé de la vente des marchandises transportées. Le prix du transport, le fret, devient quasiment sa

---

<sup>1</sup> René RODIÈRE, *Le droit maritime*, Paris, PUF, 1980, p. 4 ; *Traité général de droit maritime*, Dalloz, 1967-1983.

<sup>2</sup> Pierre BAYARD, *Dictionnaire des transports maritimes et mixtes et des ventes maritimes*, Paris, Juris-Classeurs, 1924.

seule rémunération. Le nombre de ses clients, les chargeurs, augmente dans des proportions inédites et le risque est reporté sur les compagnies d'assurance alors en plein essor. Les armateurs sont ainsi parmi les premiers entrepreneurs à pousser à l'extrême le raisonnement de la liberté d'entreprise en déviant des normes du droit terrestre par le biais du droit international<sup>3</sup>.

Le monde maritime a été pionnier en ce qui concerne le financement de ses activités<sup>4</sup> en recourant au prêt à la grosse aventure apparu dès l'Antiquité et qui n'existe que pour les voyages maritimes, mais aussi en inventant l'assurance, qui apparaît au XIV<sup>e</sup> siècle pour couvrir uniquement le risque de mer, avant de se répandre dans d'autres secteurs économique et de concerner aussi les particuliers<sup>5</sup>.

Le monde maritime figure comme un monde à part, tout en étant par ailleurs fortement intégré aux économies nationales, mais où les acteurs se distinguent « entre terre et mer ». Il n'est pas déconnecté des structures sociales englobantes, mais il se constitue sur le bateau ou le navire en une microsociété tournée en autarcie partielle et temporaire sous l'autorité du capitaine, seul maître à bord après Dieu. L'ordonnance hiérarchique très particulière qui régie cette activité se situe à mi-chemin entre le privé et le public, le civil et le militaire, et ces dualités sont sans doute les caractéristiques les plus fortes du champ que nous étudions. C'est un monde réservé.

Le monde marchand est entre les mains des roturiers en Ancien Régime. Cependant, la fonction de négociant, de marchand au lointain ou d'investisseur dans des entreprises de cette envergure n'est pas considérée comme coupable. En Angleterre, les aristocrates comme les membres du Parlement investissent dans les sociétés maritimes. En France, même, la monarchie tente de soutenir ce type d'initiative. Les nobles peuvent librement et sans déroger :

« faire construire ou acheter un navire, l'équiper et le faire naviguer pour soi-même ou pour autrui, en le frétant à d'autres ; acheter des marchandises pour en former la cargaison, vendre les retours qui en proviendront par soi-même ou par

<sup>3</sup> Christian BORDE, « Les chambres de commerce françaises et le Comité central des armateurs de France : de l'antagonisme national aux convergences internationales (1903-1940) », dans Danièle FRABOULET, Cédric HUMAIR, Pierre VERNUS (éds.), *Coopérer, négocier, s'affronter. Les organisations patronales et leurs relations avec les autres organisations collectives*, Rennes, PUR, 2014, p. 237-246.

<sup>4</sup> Christian BORDE, Éric ROULET (dir.), « Financer l'entreprise maritime », *Revue d'Histoire maritime*, 26, 2019.

<sup>5</sup> Christian BORDE, Éric ROULET (dir.), *L'Assurance maritime XIV<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Aachen, Shaker Verlag, 2017.

des commissionnaires<sup>6</sup> ».

Ils perdent en revanche tous leurs privilèges en pratiquant le commerce de terre<sup>7</sup>.

Certes l'entreprise maritime ne se résume pas à l'armement de navires et Jean Meyer montre la polyvalence des armateurs nantais du XVIII<sup>e</sup> siècle :

« L'armateur qui ne ferait qu'armer des navires n'existe pas. On est négociant en gros, pratiquant la commission, la participation, le change, quelque peu la banque, l'entrepôt et la redistribution des marchandises... et le commerce maritime »<sup>8</sup>.

D'autres activités sont contraintes à la proximité de la mer comme la construction navale et les arsenaux, et l'ensemble des activités de la logistique liée aux armements participe du même mouvement : les entreprises portuaires qui réparent et avitaillent les navires, les entrepôts et tout le secteur du mareyage et du traitement des produits de la mer.

Si les activités et les acteurs de l'armement ou des industries péri-portuaires sont littoraux, les financements échappent en partie à cette distribution géographique et les marchés intérieurs se développent bien loin de la mer dans les profondeurs continentales parcourues par les canaux puis les chemins de fer. Les investisseurs, notamment en France, sont de l'intérieur. Bon nombre d'expéditions sont financées par des hommes d'argent parisiens dès l'époque moderne et les grandes compagnies de navigation sont établies à Paris. Les sièges sociaux des très grandes compagnies sont parisiens au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, avant que nombre d'entreprises des grands ports de province les rejoignent au premier XX<sup>e</sup> siècle dans le quartier de l'Opéra, proche du pouvoir, de la Bourse, des grandes compagnies d'assurance et du siège du Comité central des Armateurs de France. Si l'activité a bien lieu face à la mer, le centre de gestion, de capitalisation ou d'assurance est au mieux un port ou une grande ville du continent, et le plus souvent une ville de statut mondial où s'échangent les capitaux.

Une fois l'entreprise maritime pensée comme spécifique, il convient

---

<sup>6</sup> René-Josué VALIN, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, Jérôme Legier/Pierre Mesnier, 1760, t. 1, p. 532.

<sup>7</sup> Mais le juriste René-Josué Valin (1695-1765) montre en 1760 qu'il existe des moyens d'y participer : « qu'ils pourraient en tous cas éviter cet inconvénient, en formant des sociétés en commandite, ou régler leurs commerces et leurs entreprises, de manière à ne pas s'exposer à l'affront de l'emprisonnement » (*ibid.*).

<sup>8</sup> Jean MEYER, *L'armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle*. Nouvelle éd., Paris, EHESS, 1999, p. 101 et 106.



d'examiner ce que recouvre cette notion et quelles en sont les caractéristiques au lieu de les réduire à un simple déterminant géographique ou spatial (mer, port, littoral, hinterland) aussi prégnant soit-il. Elle mérite d'autant plus d'attention qu'elle est finalement assez peu étudiée au profit de la figure de l'entrepreneur, qui a généré de nombreux travaux. Il a retenu dès le Moyen Âge l'attention des Scolastiques qui distinguant l'homme d'affaire et son « *industria* » de l'ouvrier et de son « *labor* »<sup>9</sup>. Cette opposition est dûment explorée par les auteurs économiques de la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle (Savary) et du XVIII<sup>e</sup> siècle (Boisguilbert, Cantillon, Turgot). Il occupe une place essentielle dans le processus des richesses. La notion se précise ensuite et gagne en cohésion et, selon Jean-Baptiste Say (1767-1832), « il administre l'œuvre de production »<sup>10</sup>. Il conduit l'entreprise au succès ou à la faillite, car « les personnes chez qui les qualités nécessaires ne se trouvent pas réunies, font des entreprises avec peu de succès »<sup>11</sup>

### Jalons sémantiques : de l'entreprise guerrière à la libre entreprise

En français moyen, le mot « entreprise » a, depuis le Moyen Âge, le sens d'expédition guerrière, militaire ou navale<sup>12</sup>. C'est ce sens que reprennent les commentateurs et les chroniqueurs quand ils parlent des grands voyages d'exploration. Il est ainsi question de l'entreprise de Christophe Colomb, de celle de Jacques Cartier...<sup>13</sup>. Au XVII<sup>e</sup> siècle, de nombreuses chartes-parties

<sup>9</sup> Hélène VÉRIN, *Entrepreneurs, entreprises. Histoire d'une idée*, PUF, Paris, 1982 ; P. LAURENT, « L'entrepreneur dans la pensée économique », *Revue internationale P.M.E.*, 2 (1), 1989, p. 61.

<sup>10</sup> Jean-Baptiste SAY, *Traité d'économie politique* [1803], dans *Œuvres de Jean-Baptiste Say*, t. 1, Osnabrück, O. Zeller, 1841, liv. II, chap. VII, p. 371. Voir les analyses de : Philippe STEINER, « La théorie de l'entrepreneur chez Jean-Baptiste Say et la tradition Cantillon-Knight », *L'Actualité économique*, 73(4), 1997, p. 611-627 ; Joël Thomas RAVIX, « Jean-Baptiste Say et l'entrepreneur : la question de la filiation avec Cantillon et Turgot », *Innovations*, 45, n°3, 2014, p. 59-76 ; Gérard MINART, « Aspects pratiques et théoriques de l'entrepreneur dans la vie et l'œuvre de Jean-Baptiste Say », *Innovations*, 45, n°3, 2014, p. 217-234 ; Joseph Aloys SCHUMPETER, *Histoire de l'analyse économique* [1954], Paris, Gallimard, 1983, 3 vol. <sup>11</sup> J.-B. SAY, *Traité d'économie politique, op. cit.*, p. 370.

<sup>11</sup> J.-B. SAY, *Traité d'économie politique, op. cit.*, p. 370.

<sup>12</sup> Le mot entreprise est attesté dans la langue française au XII<sup>e</sup> siècle, et celui d'entrepreneur, « celui qui entreprend », au XIII<sup>e</sup> siècle (*Nouveau dictionnaire étymologique et historique*, Paris, Larousse, 1971, p. 597). Les Normands du haut Moyen Âge ont un terme spécifique pour désigner leurs entreprises dévastatrices en Europe, qui deviendra par extension leur anthroponyme. En vieil islandais, le nom féminin « *viking* » désigne bien une entreprise maritime guerrière dans l'expression « *fara i vikingu* » « partir en rapine, en maraude, en piraterie » (*A Concise Dictionary of Old Icelandic*, Oxford University Press, 1910).

<sup>13</sup> Les titres de différentes relations de voyage s'en font l'écho. Jean Ribault dit ainsi au XVI<sup>e</sup> siècle « la louable entreprise » de Cartier (Jean RIBAUT, *La complète et véridique découverte*

parlent d'entreprises. Ainsi est-il question en 1627 du « sieur du Herteley, directeur de la Compagnie des Indes occidentales [...] et [de] ses associés en ladite entreprise »<sup>14</sup>. Le juriste hollandais Hugo Groot dit Grotius (1583-1645) prête des qualités morales particulières à ceux qui entreprennent les découvertes lointaines afin de souligner la cohérence équitable du partage du monde entre les puissances du temps : « L'infatigable activité des Français de la province de Bretagne, l'audace des Anglais n'eussent pas manqué à l'entreprise, et les Hollandais eux-mêmes se sont attaqués à des difficultés plus désespérantes »<sup>15</sup>.

Dans les premiers dictionnaires académiques français de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, le terme « entreprise » dénote la « résolution hardie de faire quelque chose » pour reprendre l'expression d'Antoine de Furetière de 1690<sup>16</sup>, en particulier sur le plan militaire. Cette utilisation du mot se poursuit et en 1911, l'historien américain Henry Vignaud (1830-1922) qualifie la traversée de l'Atlantique de 1492 de « grande entreprise de Christophe Colomb »<sup>17</sup>.

On pourrait penser que dans les actes de société de la période moderne la proximité des deux sens ait pu s'affirmer. Il n'en est rien. Pour fixer le capital on parle du « capital de l'entreprise » qui concerne à la fois le projet et sa réalisation concrète, mais c'est toujours pour décrire le processus et non pas la société elle-même. La déclaration royale du 24 juin 1778 précise que :

« s'il n'y a pas eu de fixation, le capital sera évalué par arbitres à la somme que l'entreprise aurait dû coûter si elle avait été achevée »<sup>18</sup>.

La société constituée de droit n'est donc pas encore appelée entreprise.

C'est au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle que le mot devient synonyme d'organisation ou d'institution, définie comme une organisation faite pour

---

*de la terra florida*, dans *Les Français en Amérique pendant la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle*. Éd. de Charles-André Julien, Paris, PUF, 1958, t. 2, p. 4. Voir aussi en 1565 : G. DE PYSIERE, *Discours de l'entreprise et saccagement que les Forsaires (forçats) de l'isle Floride avaient conclud de faire à leurs capitaines et gouverneurs, étant mis en liberté*, Paris, Pierre de Langre, 1565, 14 p.

<sup>14</sup> *Charte-partie*, le 17 mai 1627, dans A. ANTHIAUME, *Cartes marines*, op. cit., t. 2, p. 538.

<sup>15</sup> GROTIUS, *Dissertation d'Hugues Grotius pour la liberté des mers, au soutien du droit qu'ont les Hollandais de participer au commerce de l'Inde*. Éd. de Alfred Guichon de Grandpont, *Annales maritimes et coloniales*, 1845, t. 1, p. 662-717. p. 693.

<sup>16</sup> Antoine de FURETIÈRE, *Dictionnaire universel*, La Haye, A. et R. Leers, 1690, t. 1.

<sup>17</sup> Henri VIGNAUD, *Histoire critique de la grande entreprise de Christophe Colomb : comment il aurait conçu et formé son projet, sa présentation à différentes cours, son acceptation finale, sa mise à exécution, son véritable caractère*, Paris, Welter, 1911, vol. 1 : 1476-1490, vol. 2 : 1491-1493.

<sup>18</sup> *Déclaration royale*, le 24 juin 1778, dans A.-J.-L. JOURDAN, DECRUSY, François-André ISAMBERT, *Recueil général des anciennes lois françaises depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789*, Paris, Belin Le Prieur, 1826, t. XXV, p. 318.

agir dans la durée et dont les profits servent à de nouveaux développements<sup>19</sup>. Elle est pérenne, et n'est plus l'objet d'un jour ou d'un seul voyage. Elle suscite une structure pour mieux coordonner ses actions, être efficace et rentable. Le mot « entreprise » désigne aujourd'hui la firme comme un objet social de l'économie « centre d'autonomie et de capacité à créer des règles<sup>20</sup> ». Il faut attendre le début des années 1930 pour voir apparaître – pour le monde des affaires et le grand public – la définition actuelle de l'entreprise comme institution, en ces termes : « On désigne souvent sous le nom d'entreprise, tout établissement industriel, maison de commerce d'une certaine importance, etc. »<sup>21</sup>. Mais ce n'est qu'un second sens ajouté à la définition plus classique : « toute opération ou série d'opérations dont les actes simultanés tendent vers un but déterminé préalablement fixé »<sup>22</sup>, ce qui n'est que la modernisation de la définition de Furetière.

L'évolution du mot « entreprise » – Hélène Vérin parle même de mutation sémantique<sup>23</sup> – témoigne « de son association à l'univers du risque et de l'incertitude qui caractérise le monde économique au moment même où le mot d'économie quitte le domaine de l'administration domestique pour indiquer la sphère élargie des échanges et de la circulation commerciale »<sup>24</sup>. Ainsi, le terme entreprise ne signifie pas seulement ou ne se traduit pas seulement par une structure, mais aussi et surtout par « le développement d'un mode de régulation économique régi par l'argent et le capital »<sup>25</sup>.

L'un des premiers usages de l'expression « entreprise maritime<sup>26</sup> » concerne une organisation à but non lucratif mais à visée globale : l'Américain Matthew Fontaine-Maury (1806-1873) organise à Bruxelles en août 1853 la première Conférence météorologique internationale dans le but de rassembler les savants de la discipline et de convaincre les capitaines marchands de lui confier les données de leurs journaux de bord afin d'établir la prédictibilité des vents et courants sur toutes les routes maritimes, fondant

<sup>19</sup> Michel DRANCOURT, *Leçon d'histoire sur l'entreprise de l'Antiquité à nos jours*, Paris, PUF, 2002, p. 9.

<sup>20</sup> Philippe BERNOUX, *La sociologie des entreprises*, Paris, Seuil, 2009, p. 10.

<sup>21</sup> Étienne CLEMENTEL, Miguel DE TORO (dir.), *Larousse commercial illustré*, Paris Larousse, 1930, p. 604.

<sup>22</sup> *Ibid.*

<sup>23</sup> H. VÉRIN, *Entrepreneurs, entreprises, op. cit.*

<sup>24</sup> Texte d'introduction du séminaire du collège international de philosophie : *L'entreprise comme institution et rationalité II*, organisé par Luca Paltrinieri, 2014-2015.

<sup>25</sup> Denis SEGRESTIN, « L'entrée de l'entreprise en société. Introduction à une problématique de la modernisation des rapports sociaux », *Revue française de science politique*, 4, 1987, p. 461.

<sup>26</sup> Edmond DU HAILLY, « Une entreprise maritime au dix-neuvième siècle. Le lieutenant Maury influence de son œuvre sur le commerce et la navigation », *Revue des Deux Mondes*, mars 1858, p. 33.

ainsi l'économie et le marché des données (*datas*).

L'usage de l'expression « entreprise maritime » pour désigner une société devient courant en France pour l'information économique au début du second Empire sous l'impulsion de ses développements nouveaux avec la création des Messageries impériales et de la Compagnie générale maritime<sup>27</sup>. Deux ans plus tard, le terme est utilisé au singulier pour désigner directement les firmes :

« On pense que les recettes de cette *entreprise maritime* (les Messageries maritimes) ne vaudront pas celles de l'année passée, par suite de la cessation des transports de troupes et de vivres en Crimée »<sup>28</sup>.

Si le mot « entreprise » dans le sens d'organisation est tardif, la réalité des organisations commerciales nécessaires au commerce de mer existe bien avant que le terme que nous employons aujourd'hui ait eu le sens de société commerciale. Au Moyen Âge comme à l'époque moderne, les commerçants navigant au lointain, vers le Levant, le Nord scandinave puis, dès la seconde moitié du XV<sup>e</sup> siècle, vers l'Afrique, l'Asie et l'Amérique, lient leurs intérêts par un engagement oral ou contractualisé par un acte sous seing privé, où chacun précise le capital investi et donc ses parts dans une affaire commune. Ce type d'association peut être d'un seul voyage ou se prolonger dans le temps quand elle s'avère fructueuse. On parle alors d'association, de société, de compagnie.

C'est l'entreprise maritime au sens large du terme, en tant qu'organisation particulière, proche en bien des cas des entreprises contemporaines, même si elle adopte une autre terminologie, qui retiendra ici notre attention.

## **Les autres noms de l'entreprise maritime**

Le voyage maritime ayant un double objectif, et pour le commerce et pour la guerre, il suscite également le terme « armement » qui a le double sens de doter le bateau ou navire d'armes diverses mais aussi de lui procurer tout équipement nécessaire à sa navigation, pour acquérir finalement le sens plus général de préparation de l'entreprise. L'édit de mars 1584 sur la juridiction de l'Amiral concerne la fourniture d'armement de guerre et

---

<sup>27</sup> *Journal des Débats*, le 23 juillet 1855. Le chroniqueur boursier assure que « les *entreprises maritimes* se soutiennent très favorablement ».

<sup>28</sup> *Ibid.*, le 9 février 1857, p. 3, col. 4.

autres<sup>29</sup>. En mêlant les équipements purement guerriers du navire (armes et canons) et son matériel maritime, il consacre la notion si particulière d'« armement maritime » qui perdra par la suite sa connotation guerrière pour la marine marchande. Cette ambivalence se retrouve d'ailleurs dans le premier usage du mot « armateur », qui désigne les navires et leurs propriétaires qui pratiquent la course<sup>30</sup>, une activité où commerce et guerre s'additionnent sans se confondre. Le terme prend sa majuscule pour désigner le groupe patronal des armateurs dès qu'il lui est nécessaire de trouver une identité forte à l'« Armement » dans les régimes parlementaires où va s'exercer son action de lobbyiste<sup>31</sup>. Il prend donc un double sens, l'un pour désigner l'activité et le second pour désigner les acteurs. L'expression anglaise « *Shipping Interest* » connaît la même histoire, avec une connotation lobbyiste plus soutenue<sup>32</sup>.

La pratique de « l'armement » devient une opération administrative et s'applique de manière systématique à une multitude d'entreprises dans un large éventail de tailles et de surfaces financières, mais toujours selon les mêmes règles et sous la tutelle de l'État. C'est la régulation particulière d'un secteur d'activité en mer que l'on appelle dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle l'« industrie maritime », on y ajoute parfois les industries liées comme la construction navale.

On connaît le sens premier très général du mot « industrie » qui est synonyme d'activité. Au début de la Révolution française, l'amiral et député Armand de Kersaint (1742-1793) s'interroge sur les contours de ce qu'il est un des premiers à appeler « l'industrie maritime », – nous dirions aujourd'hui « les activités maritimes » :

« La première de ces parties se subdivise en quatre parties principales : la pêche, le transport par mer, le commerce et la guerre maritime. La seconde est infinie dans ses développements, et les moyens de l'art nautique ne sont que

<sup>29</sup> Édît, le droit de prise, la pêche du hareng, l'entretien des navires, etc, signé par le duc de Joyeuse, pair et amiral de France, mars 1584, art. 59, dans A.-J.-L. JOURDAN, DECRUSY, Fr.-A. ISAMBERT, *Recueil général des anciennes lois françaises, op. cit.*, t. XIV, p. 556.

<sup>30</sup> « Ce mot signifie aussi le vaisseau qui est armé en course et qui fait la guerre aux ennemis de l'État pour son propre compte » Honoré-Sébastien VIAL DU CLAIRBOIS (dir.) *Encyclopédie méthodique Marine*, Paris/Liège, Panckoucke/Plomteux, 1783. Cette acception est utilisée couramment dans la *Gazette* dès 1667.

<sup>31</sup> Christian BORDE, « Le Comité central des armateurs de France au service de ses adhérents, 1903-1928 », dans Danièle FRABOULET, Pierre VERNUS (éds.), *Genèse des organisations patronales en Europe (19<sup>e</sup>-20<sup>e</sup> siècles)*, Rennes, PUR, 2012, p. 269-278. Sur la structure des armements marseillais voir Michel BARAK, « L'armement marseillais dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 29, n°3, 1982, p. 471-488.

<sup>32</sup> Sarah PALMER, « Maritime History as Political Economy », *International Journal of Maritime History*, 1992-1, p. 257-263.

l'application et l'usage de tous les arts et de toutes les industries à l'accomplissement de sa fin »<sup>33</sup>.

L'entreprise maritime est donc bien une réalité qui connaît des conditions particulières qui font son originalité, sa spécificité. Elle est marquée par son rapport au risque, à l'État, et au monde. Ce sont ces trois aspects qui guideront notre réflexion commune sur la nature de l'entreprise maritime.

## **L'entreprise maritime face au risque**

### *L'entreprise et le risque*

Le risque est à l'origine même de toute entreprise maritime. Il est lié à l'aventure maritime qui ne peut exister sans lui, « dans un monde fréquemment hostile, sur des mers mal connues, avec des moyens limités, [les entrepreneurs] prenaient des risques considérables sanctionnés souvent par des pertes définitives ou la mort », écrit Michel Drancourt<sup>34</sup>. D'ailleurs le terme « aventure » pour parler du destin du navire qui vogue au loin avec son capitaine et ses hommes d'équipage est suffisamment évocateur. Dès l'origine de la navigation, l'expédition maritime, ou le simple voyage sur la mer ont nécessité pour devenir une réalité tangible, des investissements en matériel et en hommes, des connaissances et une technique très spécifiques, et par conséquent un sens de l'anticipation, un goût du risque encore plus aigu que celui des entrepreneurs terrestres. Il est inhérent à toute entreprise – toute entreprise est risquée<sup>35</sup> –, mais dans le cas qui nous préoccupe, l'entreprise maritime, il a une certaine acuité. Il est amplifié par l'environnement dans lequel elle s'exprime et s'accomplit.

Le risque est tout d'abord entrepreneurial et financier. La fondation de l'entreprise demande un apport de capital important pour le navire ou la flotte. L'exploitation n'est pas sans risque et l'amortissement est toujours problématique. L'activité dépend du contexte économique. La pêche, le transport, et la construction navale sont rudement confrontés à une conjoncture heurtée. Des périodes de forte activité sont suivies par d'autres de vaches maigres : irrégularité des produits de la pêche, instabilité mondiale des taux de fret, irrégularité des commandes des chantiers navals, ces forts

---

<sup>33</sup> Armand-G. DE KERSAINT, *Solutions de diverses questions sur la marine*, Paris, Desenne, 1790, p. 1.

<sup>34</sup> *Ibid.*, p. 6.

<sup>35</sup> « dès le départ de l'histoire connue apparaît l'un des traits essentiels de la véritable entreprise, la prise de risque avec l'espoir d'un profit mais en acceptant l'hypothèse d'une faillite », M. DRANCOURT, *Leçon d'histoire sur l'entreprise de l'Antiquité à nos jours*, *op. cit.*, p. 6-7. Jean-Baptiste Say écrit ainsi : « Un certain risque accompagne toujours les entreprises industrielles » (J.-B. SAY, *Traité d'économie politique*, *op. cit.*, p. 370).

contrastes de la conjoncture maritime semblent plus accentués que ceux des activités terrestres, même si elles peuvent être anticipées par les acteurs particulièrement sensibilisés à la prévision économique par l'existence des réseaux d'information<sup>36</sup>.

Le caractère cyclique des marchés (marché des frets et marché des navires neufs ou d'occasion, rendement des pêches) paraît beaucoup plus accentué que ceux des marchés terrestres, avec des longues périodes de stagnation des profits et des booms courts et spectaculaires.

L'outil maritime (le matériel naval) est exposé, plus que tout autre matériel à l'usure à cause de la salinité et de la qualité des eaux fréquentées, et des forces exercées par la mer, aux avaries journalières et par conséquent à la dépréciation. La quotité de l'amortissement d'un navire ou d'une flotte est la principale difficulté dans une entreprise maritime dont le sort dépend de sa plus ou moins large application. Les économies d'échelle jouent donc un rôle majeur dans la croissance des firmes, favorisés tant par l'adoption de la vapeur que dans les trafics des pondéreux.

Mais l'innovation n'est pas sans risque. Le monde maritime est profondément transformé au XIX<sup>e</sup> siècle, il connaît des mutations spectaculaires et plus rapides que celle qui touchent la ruralité à terre, avec le secteur transport maritime qui suit de prêt l'évolution du chemin de fer. Les pêches, tout en élargissant la qualité de leurs produits distribués plus rapidement sur les marchés constitués, connaissent des mutations moins violentes et plus tardives que celle du *Shipping*, justement parce que la pêche est une activité de production dépendante du milieu, plus apparentée à l'agriculture aux mutations plus lentes. L'article de Géraldine Baron montre les enjeux de la modernisation de l'appareil maritime. La démarche très personnelle de l'amiral Edmond Pâris joue, entre autres, un rôle déterminant dans la mise en œuvre de l'innovation dans les deux marines au XIX<sup>e</sup> siècle. Mais la marine est aussi un milieu très conservateur puisque, si on prend l'exemple de la législation, celle de l'Ancien Régime – l'ordonnance de 1681 – demeure très présente dans la législation et même si le Second Empire a tenté de mettre de l'ordre dans les empilements des textes, on le voit publier en 1866 un règlement des quartiers maritimes fortement inspiré par l'ordonnance de Colbert<sup>37</sup>.

<sup>36</sup> Gordon BOYCE, *Information, Mediation, and Institutional Development : the Rise of Large scale Enterprise in British Shipping, 1870-1919*, Manchester University Press, 1995, p. 40 et suiv.

<sup>37</sup> *Règlement général sur l'administration des quartiers, sous-quartiers et syndicats maritimes, l'inscription maritime, le recrutement de la flotte, la police de la navigation, les pêches maritimes*, le 7 novembre 1866, Paris, Imprimerie impériale, 1867.

### *Les risques de la mer*

Les risques nautiques sont les mieux connus. Alors que le paysan ne risque pas sa vie tous les jours, le marin même pour une simple marée de pêche côtière peut disparaître en affrontant ce que Marc Bloch appelle « les conditions imposées à l'activité humaine par la nature physique<sup>38</sup> ». Le risque est sur mer. Il est lié à la navigation ou aux conditions de navigation. La mer est un milieu instable et changeant. Le risque est d'abord d'ordre naturel : ce sont les « périls de la mer » qui causent la perte des navires<sup>39</sup>. Il est aussi lié aux conditions de vie à bord des navires. Les maladies déciment les équipages. L'étude de Marion Tanguy détaille ces deux aspects pour la fin du règne de Louis XIV. La mortalité à bord des navires négriers est la conséquence des conditions déplorable dans lesquelles s'effectue la traversée de l'Atlantique. Le navire peut alors se faire le véhicule de la pandémie. Revenant d'escales lointaines, il représente un risque pour la terre. « Le risque sanitaire » comme le rappelle Gilbert Buti. Les améliorations de la navigation, grâce à une meilleure connaissance de vents et des courants, l'élaboration d'outils plus précis, la généralisation des cartes, le renforcement de la formation des officiers<sup>40</sup>, peuvent magnifier sur mer la notion de progrès, mais la mer demeure toujours un espace de danger redoutable.

Mais il est d'autres risques. La mer connaît ses prédateurs. Les navires sont à la merci des flottes ennemies, des pirates et des corsaires. Les navires sont particulièrement exposés dès que la guerre fait rage. Ils sont la proie des corsaires des puissances ennemies, et certaines zones des grandes routes commerciales sont infestées de pirates. Mais en temps de guerre les dangers décuplent. Les marines marchandes sont alors d'une grande vulnérabilité, même si paradoxalement cela peut être très profitable aux armateurs du commerce.

### *Une culture du risque*

Ces risques nombreux, tant maritimes au sens strict du terme, c'est-à-dire nautiques, que commerciaux et financiers, forment donc un lien, un point commun, qui fait naître une culture adoptée universellement, par des militaires, des civils, des gens honnêtes et scrupuleux aussi bien que des

---

<sup>38</sup> Marc BLOCH, *Les caractères originaux de l'histoire rurale française*, Paris, Armand Colin, 1952, vol. 1, p. X.

<sup>39</sup> Le corps du navire et les biens, c'est-à-dire sa cargaison dans la formule « périls corps et bien ». Elle ne prend pas en compte les hommes périls en mer.

<sup>40</sup> François BELLEC, *Histoire universelle de la navigation*, Paris, Éditions de Monza, 2016-2017, 2 vol.



brigands. Cette communauté de pratique s'exerce dans les ports, les littoraux et sur de vastes espaces déserts humains où la loi et les usages s'adaptent à des aléas naturels et environnementaux que l'homme ne peut contrôler. Le monde maritime se reconnaît. Il se construit de façon originale. Les spécificités de la navigation et du commerce par mer ont suscité la naissance d'un droit maritime différent du droit terrestre, en particulier dans le domaine du droit civil commercial. Les risques permettent d'exciper des formules financières originales et des avantages spéciaux sur le plan du droit commercial.

### *Les réponses du milieu maritime*

Le monde maritime a élaboré en son sein de multiples modèles de partage du risque comme le contrat de conserve, le prêt à la grosse aventure et le système quirataire<sup>41</sup>. La propriété juridique et la composition organique du capital est la première manière de répartir les risques sur plusieurs têtes. Le système quirataire, qui repose sur le partage du navire en parts, est largement répandu dans les armements, grands ou petits. La recherche d'un capital important conduit à la création des premières sociétés par actions. Ce sont les compagnies de commerce au lointain qui usent de cette modalité de financement à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle.

Les innovations encouragées par les entrepreneurs maritimes sont souvent des transgressions. Elles peuvent être techniques (tanker), économiques (pavillons de complaisance) ou sociales (emploi de main d'œuvre sous qualifiée), et finalement entrepreneuriale (disparition de l'identité des armateurs). En droit, la question de l'irresponsabilité des armateurs proclamée par rapport aux conditions de chargement, aux avaries et aux accidents de mer reste complètement opposée à la logique des transports terrestres et aux besoins de sécurité des terriens.

## **L'entreprise maritime et l'État**

L'exaltation du courage d'entreprendre accompagne le projet national : l'entreprise est porteuse physiquement du pavillon et donc garante de la présence des États à l'étranger, elle est une image de la puissance nationale. Elle accompagne par conséquent l'entreprise coloniale non seulement dans sa dimension marine mais aussi continentale. Leur assimilation au pavillon national a fait d'elles un groupe dans l'économie désigné au XIX<sup>e</sup> siècle sous le terme « Pavillon », avec P majuscule, s'opposant aux marchands et négociant des ports et autres places désigné par le terme de « Négoce » et de

---

<sup>41</sup> Ch. BORDE, É. ROULET (dir.), « Financer l'entreprise maritime », *op. cit.*

plus en plus distinct de la profession d'armateur métamorphosée lentement en simple transporteur. Les marines de commerce et de pêche, à l'instar de la marine de guerre, ont constitué un élément majeur de la puissance nationale et de son prestige. Le navire classique projette directement sur mer et à l'étranger tout à la fois une parcelle de la puissance et de la souveraineté nationale et confondue en partie avec elle, la marque de son armateur, entrepreneur ou grande compagnie. Il est aussi garant des liaisons de « continuité territoriale » qui deviennent globales avec la colonisation.

### *La régulation par l'État*

En France comme en Angleterre, dès l'époque moderne, des ministères ou des bureaux spécialement dédiés suivent et orientent le secteur maritime<sup>42</sup>. Il est précocement régulé en France par Colbert avec l'ordonnance de Marine de 1681, puis par les nombreuses lois qui complètent le livre II du Code de commerce entièrement consacré aux questions maritimes<sup>43</sup>. La jurisprudence est le plus souvent établie par les tribunaux de commerce qui sont « de terre et de mer ». L'ensemble de ces lois forme le droit maritime, qui diffère du droit terrestre par son origine profondément influencée par le droit et les usages privés. À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le juriste et politiste Charles Lyon-Caen (1843-1935) distingue les missions particulières de ce droit : d'abord garantir les expéditions maritimes contre les risques économiques et humains « pour restreindre ces périls dans les plus étroites limites », ensuite favoriser par la loi le développement de la marine marchande et enfin maintenir le lien entre la marine militaire et la marine marchande qui, selon lui, ont un destin lié puisque « la décadence de la marine marchande risque de compromettre la marine de guerre »<sup>44</sup>.

Les interventions des États dans la régulation des activités maritimes conduisent les acteurs du secteur à trouver des solutions aux questions posées et aux problèmes rencontrés. Le modèle quiritaire est assez répandu dans le monde de la pêche notamment, mais comme le montre Henri Moulinier sa persistance au XX<sup>e</sup> siècle est liée à la politique fiscale de l'État. Ainsi, ce dernier influe la structure des entreprises.

Par ailleurs, les États, qui entendent affirmer leurs ambitions maritimes, savent s'appuyer sur les entreprises privées. En temps de guerre, l'État moderne peut utiliser des forces supplétives chez les pirates et les corsaires jusqu'à l'abolition de la course en 1856. Et la création des flottes de guerre

<sup>42</sup> Il existe un secrétariat d'État de la Marine en France, qui est étendu aux colonies et qui deviendra un ministère au XIX<sup>e</sup> siècle. En Angleterre, le conseil de Commerce, le *Board of Trade*, est particulièrement attentif au commerce transocéanique.

<sup>43</sup> Ch. LYON-CAEN, L. RENAULT, *Traité de droit maritime*, Paris, Cotillon, 1894, 2 t.

<sup>44</sup> *Ibid.*, t. 1, p. 2.

au début du XVII<sup>e</sup> siècle<sup>45</sup> ne met pas fin à l'utilisation des navires de commerce pour les opérations militaires. Il existe ainsi une grande porosité entre « marine de guerre » et « marine de commerce ». Mickaël Augeron montre que les entreprises des corsaires-pirates anglais aux Antilles bénéficient de manière éhontée de l'indulgence et de l'impunité de la justice métropolitaine à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle. Sur le même plan nautique et guerrier et après l'abolition de la course, les possibilités de projection des compagnies de navigation font d'elles une « marine auxiliaire » de l'État pour ses visées coloniales en temps de paix.

L'État peut aussi dès le XIX<sup>e</sup> siècle réquisitionner à des degrés divers, ces forces d'appoint en navires et en personnel de la marine marchande et de pêche, ce qui justifie des dédommagements qui s'ajoutent à la garantie d'une assurance de guerre. Nombre d'armateurs peuvent paradoxalement continuer et même développer leurs profits, en dépit des pertes subies pour faits de guerre<sup>46</sup>.

#### *Les entreprises et entrepreneurs privées au service de l'État*

De fait, l'État moderne ne peut pas tout et donc délègue une partie de ses activités à des particuliers souvent des protégés et des favoris des souverains ou des protégés des États. Ils participent à l'effort étatique en matière maritime dans une forme de délégation. La marine est un domaine d'expression de la puissance. Pourtant, les États n'ont eu de cesse de déléguer à des particuliers le soin de financer et d'entretenir leur marine, ne pouvant toujours faire face aux nombreux investissements et tentant d'impliquer davantage financiers et clientèles dans les choix de l'État. Ainsi le roi d'Espagne Philippe II confie cette tâche par contrat aux *asentistas* racontés par Bastien Carpentier. Le « marché d'entreprise », évoqué par Sébastien Martin dans ce volume, à propos d'une dynastie négociante nantaise est une variante du « contrat de louage d'ouvrage ». Il est courant dans les constructions navales et ne se distingue probablement pas des marchés d'entreprise à terre : le propriétaire du bateau ou du navire paie en plusieurs étapes qui correspondent à l'avancement de la construction de la quille, du bordé et des aménagements<sup>47</sup>. Pour la manutention des navires

<sup>45</sup> Olivier CHALINE, *La mer et la France. Quand les Bourbons voulaient dominer les mers*, Paris, Flammarion, 2016, p. 231.

<sup>46</sup> Christian BORDE, « Le Comité central des armateurs de France face aux enjeux de la guerre maritime », *Revue d'histoire maritime*, 20, 2015/1, p. 91-102.

<sup>47</sup> Les marchés publics font, depuis peu, l'objet de recherches fécondes. Voir David PLOUVIEZ, *La marine française et ses réseaux économiques au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Librairie de L'Inde, 2014. Une Journée d'étude organisée par Stéphane Durand, Sébastien Martin et David

dans le domaine français, le contraste est frappant de part et d'autre de la coupée. Pour les ouvriers des ports devenus dockers vers 1900, l'existence des sous-entrepreneurs permet de contrôler le recrutement et les salaires, qui a donc lieu « à l'entreprise », tandis que l'État maintient les contraintes légales de l'Inscription maritime organisées depuis Colbert pour les marins. Cependant on n'oubliera pas que le plus souvent les marins sont engagés « au voyage », une formule qui peut être assimilée au concept de louage d'ouvrage.

La marine marchande est « encouragée » depuis l'époque moderne pour alimenter les équipages de haut-bords de la marine de guerre et les armateurs ne manquent pas d'utiliser cette contrainte pour susciter une législation de primes ou de subventions afin de compenser cette autre charge spéciale. Cette manière d'invoquer des contraintes spéciales pour en tirer une exception permet aux armateurs d'exercer un lobbying intense et continu. On sait que le terme désigne spécialement l'influence des entrepreneurs auprès des parlementaires ou directement par les députés, eux-mêmes entrepreneurs, et en particulier au sein des commissions parlementaires que décrit Sébastien Nofficial dans ce volume pendant la première partie de la Troisième République. Cette influence de l'armement sur la législation qui le concerne peut s'exercer d'autant plus légitimement qu'il s'organise dans les démocraties en institutions patronales puissantes, nationales et internationales dans les années 1870-1890 au Royaume-Uni et deux ou trois décennies plus tard dans les autres nations européennes.

Du point de vue des armateurs, cette tutelle ou ce patronage destiné à soutenir la marine marchande peut être ressenti comme un frein à la mise en place d'un capitalisme vigoureux. C'est tout l'enjeu des luttes engagées par le Pavillon avec l'aide d'une partie du Négoce pour le développement d'un secteur régité de manière radicale par les lois de la libre entreprise. En France, la protection assurée aux marins par la marine militaire freine la disparition annoncée des solidarités traditionnelles du cabotage, de la pêche et même du long cours. Aussi, les armateurs réclament sans succès la suppression de l'Inscription maritime dès le Second Empire et obtiennent du régime parlementaire républicain des compensations d'armement sous formes de primes.

L'armement devient ainsi un des secteurs les plus subventionnés non seulement en France mais dans d'autres États et selon des modalités très diverses. À cet effet compensatoire il faut ajouter les contrats postaux qui, selon le credo libéral ruinent l'esprit d'entreprise de la plupart des grandes

compagnies occidentales<sup>48</sup> que l'on peut trouver encore dans l'armement dit « libre », c'est-à-dire non subventionné.

Les entreprises maritimes dans leur ensemble se trouvent par conséquent et à des degrés divers sous la tutelle ou le patronage de l'État, ce qui est très rarement le cas dans les autres secteurs d'activité. Ce patronage ne se limite pas au temps de guerre et induit, en France en particulier, une organisation très contrôlée au point de vue administratif mais surtout subventionnée et encouragée au point de vue économique. Cette double attention, celle de la « réserve navale » et de la subvention, se renforce en temps de guerre dans les nations les plus libérales sous la pression des armateurs qui attendent que l'État se plie à leurs intérêts.

## **L'entreprise maritime et le monde**

La marine, l'activité sur les mers et les océans participent à l'exaltation de la nation, de la gloire du roi ou tout simplement du pouvoir en place, et le sentiment d'appartenance à un même espace, une même entité. Elle est une projection à l'échelle du monde et entre en résonance avec l'espace planétaire. L'entreprise maritime est sur toutes les mers, tous les continents, elle est le lien entre les continents, entre les activités qui peuvent se compléter au moment de la mondialisation grâce à son action.

### *Le commerce au lointain*

Le commerce au lointain initié dans le monde occidental au Moyen Âge a élargi les horizons de même qu'il a porté les Européens à commercer dans un autre espace national, traversant les frontières ou plutôt en s'en affranchissant. Comme le montre Guy Saupin, les Portugais constituent ainsi un vaste empire de la mer, couvrant tous les océans et les espaces, l'Europe, l'Afrique et l'Asie dès la fin du XV<sup>e</sup> siècle. Ainsi se constituent progressivement des réseaux, et s'ouvrent des routes commerciales. Les échanges se produisent à une échelle planétaire ouvrant la voie à la mondialisation des échanges. Ils nécessitent des investissements importants. Bernard Michon montre pour sa part comment le commerce négrier des Nantais au XVIII<sup>e</sup> siècle a conduit à la formation de circuits financiers pour assurer le financement de leurs entreprises. Les investisseurs sont de différentes natures et, au fil du temps, la taille et les impératifs des entreprises évoluent comme le montre Philippe Haudrère dans son essai de typologie des compagnies vers les Indes orientales. Elles ouvrent aussi la

---

<sup>48</sup> Marie-Françoise BERNERON-COUVENHES, Bernard CASSAGNOU, « La marine marchande française de 1850 à 2000 : permanences et mutations », *Revue d'Histoire Maritime*, 5, 2006, p. 7-20.

voie à la colonisation et à la domination des Européens sur les autres nations.

Les directeurs des entreprises maritimes, même de moyenne importance, peuvent suivre leurs navires sur l'ensemble des mers du monde depuis leurs bureaux. C'est le cas de la S.A. *Les Voiliers Dunkerquois* qui arme autour du monde une poignée de grands voiliers cap-horniers de 1900 à 1923 :

« Une vaste pièce dans l'appartement personnel de M. Edmond Dalinval constituait le bureau, qui n'avait pas d'autre personnel que les quatre directeurs qui occupaient chacun un des quatre coins d'une table immense [...] les directeurs faisaient tout par eux-mêmes [...] suivant sans difficulté leur flotte entière sur toutes les mers du globe<sup>49</sup> »

Les entreprises maritimes disposent de par la nature de leurs activités d'un financement qui échappent cependant aux seuls nationaux. On observe dans le montage des compagnies par actions au XVII<sup>e</sup> siècle quelques étrangers. Les besoins de financement des entreprises maritimes expliquent en partie leur ouverture internationale au XIX<sup>e</sup> siècle. L'économiste américain Alfred D. Chandler explique le succès des entreprises maritimes par l'internalisation des coûts de transaction et l'exercice du contrôle centralisé des opérations. Mais pour l'historien britannique Gordon Boyce, qui étudie plusieurs armements de tailles différentes entre 1870 et 1919, la compréhension de l'entreprise maritime réside d'une part dans l'examen des vastes formes de contrats (*wider contracting culture*) ou d'ententes informelles (*Informal understandings*), nécessaires à la mobilisation du capital et d'autre part à l'importance de l'information<sup>50</sup>. Le secteur maritime constitue l'axe central de la croissance dans le monde britannique, et il est logique que Boyce l'exalte, mais il remarque que ces caractères d'efficacité se retrouvent également dans les entreprises terrestres. Boyce souligne également que les besoins en financement influencent la nature des sociétés choisies et le dynamisme des réseaux<sup>51</sup>.

La constitution des empires coloniaux au XIX<sup>e</sup> siècle rend nécessaire les jonctions maritimes pour en assurer la cohésion mais utilise aussi la main-d'œuvre locale, moins rémunérée pour exercer ces activités dans le cadre des compagnies anglaises de navigation. Justine Cousin analyse l'apparition d'une réglementation très élaborée afin d'encadrer le recours à la main-d'œuvre de l'Empire qui va à l'encontre du statut et des intérêts des marins anglais. Tous les moyens sont bons dans le monde britannique pour abaisser le coût de la main d'œuvre et rendre efficace et concurrentielle l'entreprise

<sup>49</sup> Louis LACROIX, *Les derniers Cap-Horniers Français. Les premiers voiliers pétroliers*, Luçon, S. Pacteau, 1940, p. 332.

<sup>50</sup> G. BOYCE, *Information, Mediation, and Institutional development*, *op. cit.*, p. IX.

<sup>51</sup> *Ibid.*, p. 44.

maritime.

L'armateur Henri Cangardel (1881-1971) affirme ainsi à la fin des années 1960 : « *Shipping*, c'est la mer, non dans son étude biologique et physique, mais comme trait d'union des nations entre elles ». Pour lui, l'armement maritime a une spécificité juridique : « [Le *shipping*] c'est le bateau, ses règles d'exploitation, son empire<sup>52</sup> ». Cette dimension internationale est très développée dans l'historiographie maritime du monde britannique<sup>53</sup> mais reste rarissime dans le domaine historique français. Symboles de l'impérialisme européen au Moyen-Orient, mais porteuse du projet universaliste des Saint-simoniens, la Compagnie universelle du canal de Suez fait figure d'entreprise maritime atypique. Hubert Bonin montre comment « elle a toujours cherché à satisfaire non pas l'intérêt international du *shipping* mais seulement ses actionnaires, en particulier l'État britannique depuis 1876 », au grand dam des armateurs pourvoyeurs de péages<sup>54</sup>.

### *La mer en partage*

La mer n'est pas un espace neutre, elle est un entre-deux ; entre deux rivages, deux nations, deux puissances. Les conflits anciens ou nouveaux, les revendications, agitent les juristes et les politiques, pour décider à qui appartient la mer, ses ressources et ses profondeurs ? Est-elle une espace clos ou un espace ouvert, pour reprendre les termes de la polémique entre Grotius et Selden au XVII<sup>e</sup> siècle<sup>55</sup> ? Les conflits sur les zones exclusives ne sont pas nouveaux. Un droit transnational émerge dès l'Antiquité et le Moyen Âge relativement indifférent aux contraintes du droit terrestre et à la naissance des États. Ces « us et coutumes de la mer » donnent naissance au XIX<sup>e</sup> siècle aux premières conventions internationales qui s'efforcent de pacifier les conflits d'usage, les règles de route et de sauvetage, tout en laissant la haute mer en dehors de toute régulation.

En parcourant toutes les mers et océans pour assurer le lien entre les

<sup>52</sup> Henri CANGARDEL, cité dans Charles OFFREY, *Henri Cangardel, armateur, 1881-1971*, Les Éditions de l'Atlantique, 1973, p. 294.

<sup>53</sup> Gelina HARLAFTIS, « Merchant shipping in the *International Journal of Maritime History* », *International Journal of Maritime History*, 26, 2014, p. 139-147.

<sup>54</sup> Hubert BONIN, « The *Compagnie du canal de Suez* and Transit Shipping, 1900-1956, *International Journal of Maritime History*, 2005, 17, p. 87-112.

<sup>55</sup> En 1609, le juriste néerlandais Hugo de Groot dit Grotius publie son *Mare Liberum (la liberté des mers)*, car « la mer appartient par nature toute entière à tous ». Son épigone anglais John Selden défend en 1635 dans son *Mare Clausum* l'appropriation des mers. Cela illustre les prétentions maritimes des deux puissances. Voir Jonathan ZISKIND, « International Law and Ancient Sources : Grotius and Selden », *The Review of Politics*, 35, n°4, 1973, p. 537-559 ; Helen THORNTON, « John Selden's Response to Hugo Grotius : The Argument for Closed Seas », *International Journal of Maritime History*, 18, issue : 2, 2006, p. 105-128.

différentes parties du monde, les entreprises maritimes sont particulièrement sensibles aux aléas de la politique internationale. Les conflits armés, les tensions diplomatiques, la renaissance des pirateries, pèsent sur elles parce qu'elles sont successivement au contact de différents espaces et horizons. La communication de Justin le Carpentier illustre comment les tensions diplomatiques dans un contexte international troublé peuvent nuire au marché et compromettre gravement l'avenir d'une entreprise comme celle des Constructions mécaniques de Normandie.

La tutelle des États sur les entreprises maritimes que nous avons évoquée plus haut peut aussi s'opposer à leur ouverture internationale. Les politiques protectionnistes provoquent comme à terre la contrebande qui constitue un stimulant remarquable aux armements proches ou lointains. Sur ces bases s'édifient des fortunes rapides qui permettent une fois les systèmes libéralisés de pratiquer le commerce sur des bases légales. L'opposition entre armateurs et chargeurs devient très forte lorsque les politiques de protection douanières engagées par l'État jouent en sens inverse : plus on protège le « travail national », plus on détruit les atouts de « l'armement national »<sup>56</sup>.

Les dirigeants des entreprises maritimes sont profondément impliqués dans un environnement internationalisé, globalisé. Les armements effectués dans plusieurs ports multi-locaux à l'échelle nationale sont transposés à l'étranger. Les échanges internationaux d'idées, d'information, de procédures commerciales favorisent le commerce et encore plus l'armement. Les régulations internationales ne sont pas seulement à l'initiative des États mais aussi des entrepreneurs qui cherchent à réguler leurs relations par des ententes, puis par la concentration et la fusion des entreprises, qui consacrent de fait la disparition du monde des armateurs traditionnels au profit des grands groupes financiers. Le monde maritime, secteur clé de la mondialisation, s'adapte aux nouvelles nécessités. Les entreprises maritimes connaissent de nouvelles évolutions qui les rapprochent, pour les plus grandes, du modèle terrestre tandis que d'autres, plus petites conservent toujours (ou encore ?) leur profonde originalité.

---

<sup>56</sup> Jules CHARLES-ROUX, « Le port de Marseille et la liberté commerciale », *Bulletin de la société de géographie de Marseille*, 1892, p. 10.