Appel à contribution

L'entreprise maritime dans le monde occidental. Essai de définition XV^e^-XXI^e^ siècle
(10-11-12 mars 2016)
Université du Littoral – CRHAEL-HLLI EA 4030
Boulogne-sur-Mer

Après avoir désigné une « résolution hardie de faire quelque chose » (Furetière, 1690) mais aussi un dessein de conquête militaire ou politique, le mot « entreprise » a recouvert par métonymie au XIX^e^ siècle (Académie française, 1832) une réalité bien plus ancienne, une structure économique. Ces différents sens ouvrent de larges perspectives dans le monde maritime, compris comme les sociétés, les économies et les cultures en rapport avec la mer. En prenant comme hypothèse que certaines caractéristiques de l'entreprise maritime - quelle que soit sa taille ou sa destination - se distinguent de celle de l'entreprise terrestre, il reste à définir plus complètement cette différence. Dans quelle mesure les conditions de chargement, les avaries et les fortunes de mer échappent-elles à la logique des transports terrestres et aux besoins de sécurité des terriens ? Les changements dans l'organisation maritime - qu'ils soient techniques (tanker), économico-politiques (pavillons de complaisance) ou sociaux (emploi de main d'œuvre sous qualifiée) - doivent-ils être compris comme des transgressions des normes utilisées à terre ? C'est en complexifiant le questionnaire (J. C. Daumas, 2012), que l'on peut espérer trouver ces caractères originaux de l'entreprise maritime, au lieu de les réduire à de simples déterminants géographiques ou spatiaux (mer, port, littoral, hinterland, îles). Ces éléments conservent en revanche toute leur pertinence pour analyser la stratégie d'entreprise (Suárez-Bosa, 2004).

Les problèmes des entreprises d'armement se posent le plus souvent en termes internationaux. Nous privilégierons les travaux qui proposent des synthèses, des comparaisons ou des études de cas, qui montrent comment les réalités se rapprochent ou s'écartent d'un « idéal type » de l'entreprise maritime ; on peut en dessiner les contours grâce aux trois axes de réflexion suivants :

I) La variété des entreprises maritimes

Dès l'origine, le monde maritime connaît une grande diversité des fonctions qui s'accroit avec le temps : transport de marchandises et de passagers, pêche, pilotage, remorquage, etc. Les besoins spécifiques des expéditions militaires nécessitent la participation des marines marchandes et renforcent leur spécialisation. La définition d'entreprise maritime peut donc s'étendre à d'autres firmes en amont de l'armement mais toujours en relation forte avec celui-ci : d'une part, la construction et la réparation navale, la démolition de navires ; d'autre part, le courtage et la représentation par l'agence maritime (H. Bonin, 2011) et la manutention. La part de chaque activité reste à mesurer dans les systèmes économiques maritimo-portuaires des différentes époques. Cette variété peut-elle se résumer à l'opposition de deux normes juridiques différentes celles du « commerce de mer » et du commerce de terre », ou bien concoure-t-elle à la formule duale de « *shipping and ports* » développée par les chercheurs britanniques (M. Stopford, 2009) ?

Dans quelle mesure la diversité des métiers dans l'univers maritime a-t-elle une incidence sur la structure des entreprises ? L'historiographie est surtout jalonnée par l'analyse des très grandes entreprises à l'échelle nationale. Les grandes compagnies de commerce du XVIII^e^ siècle, les compagnies des Indes hollandaise, française et britannique ont ainsi fait l'objet de monographies et de quelques tentatives comparatistes (L. Blussé, F. Gaastra, 1981 ; Ph. Haudrère, 2006). Les historiens ont aussi insisté sur l'émergence d'un nouveau type d'entreprise : les sociétés italiennes de la fin du Moyen Âge en Méditerranée, les compagnies négrières du XVIII^e^ siècle, ou les grandes compagnies de transport nées à l'époque contemporaine (M. Barbance, 1955 ; M. F. Berneron-Couvenhes, 2007). Les comparaisons

structurelles d'un siècle à l'autre et d'un pays à l'autre doivent permettre de mieux cerner les modèles d'entreprises et leurs limites. Les relations qu'entretiennent entre elles grandes, moyennes et petites entreprises sont également à observer car elles incluent les phénomènes de fusion et de concentration qui sont souvent articulés par les plus grands armements mais aussi, à partir du milieu du XIX^{e} siècle, par les compagnies de chemin de fer et par les groupes financiers.

La comparaison entre les structures d'entreprises de taille différente permettrait de vérifier si les formes d'associations sont très différentes en fonction du critère physique ou si des invariants « maritimes » sont à l'œuvre. La propriété juridique et la composition organique du capital est la première manière de répartir les risques sur plusieurs têtes avec une certaine originalité par rapport aux sociétés de terre (J. Meyer, 1969). Si le système quirataire est largement répandu dans les armements, grands ou petits, il apparait nécessaire de vérifier qu'il ne l'est pas également dans certains domaines d'activités terrestres.

2) La part du risque

L'entreprise maritime est exposée à des risques importants de natures diverses (M. Tranchant, 2008). La première catégorie de risques tient à la nature de l'outil maritime même (le navire) à savoir l'usure, les avaries, ce qui conduit à sa dépréciation. La quotité de l'amortissement d'un navire ou d'une flotte est la principale difficulté éprouvée par l'entrepreneur maritime. Une deuxième catégorie concerne les dangers de la mer qui entravent ou compromettent la réussite d'une opération. Une troisième catégorie tient à la taille des investissements nécessaires à l'armement (G. Boyce, 1992) et par conséquent à l'incertitude du retour sur capital. Vient s'ajouter aux risques encourus, le caractère cyclique des marchés (marché des frets et marché des navires neufs ou d'occasion, rendement des pêches) qui parait beaucoup plus accentué que ceux des marchés terrestres, avec des longues périodes de stagnation des profits et des booms courts et spectaculaires (M. Stopford, 2009). Une quatrième catégorie comporte des éléments plus conjoncturels. Les marines marchandes sont d'une grande vulnérabilité dans les temps de guerre maritime, même si paradoxalement ces temps peuvent être très profitables aux armateurs du commerce.

Le risque matériel et commercial des armateurs, propriétaires de navires et des assureurs, est-il exacerbé par la nature maritime de l'activité ? Les formes multiples d'intervention comme la course ou le prêt à la grosse aventure et les innovations techniques ou commerciales peuvent-elles être comprises comme des éléments d'anticipation par les professionnels du monde maritime ?

Comment les risques concourent-ils à l'originalité de l'entreprise maritime et comment sont-ils instrumentalisés par les acteurs ? Conduisent-ils à un mode de financement particulier ? Cette singularité contribue-t-elle à ce que les armateurs deviennent une profession autonome et revendiquent un droit et des pratiques de régulation qui leurs sont particuliers ?

3) L'entreprise maritime et l'État

Dans l'économie politique et dans l'historiographie, l'entreprise est désormais essentiellement considérée comme une « institution participant à l'élaboration des politiques d'État tout en n'étant pas dans l'État » (C. Lemercier, 2012). Tenant compte de l'évolution historique du rôle de l'État, l'articulation entre les caractéristiques des époques modernes et contemporaines doit être précisée.

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. Drapeau à terre, pavillon en mer : 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. L'État fait entrer les aides à la marine marchande et à la pêche dans les budgets nationaux, mais cet encouragement économique a lieu au prix d'une tutelle et d'un patronage qui s'opposent aux principes de la libre entreprise. Les armateurs constituent un groupe d'intérêt désigné au XIX^{e} siècle sous le terme « Pavillon », s'opposant aux marchands et négociants des ports et autres places, désignés par le terme de

« Négoce » ou « Marchandise ». La profession d'armateur se métamorphose lentement en celle de simple transporteur.

Cette forte identification nationale et entrepreneuriale est cependant brouillée à de multiples occasions. Les grandes porosités qui existent entre « marine de guerre » et « marine de commerce » ne se limitent pas à la période moderne. La création par les états des flottes de guerre au début du XVII^{e} siècle (O. Chaline, 2008) ne met pas fin à l'utilisation des navires de commerce pour les opérations militaires, le « mercenariat maritime », la course, la flibuste, et le recours à l'initiative privée encadrée se prolongent jusqu'aux affrètements massifs et réquisitions contemporaines des « flottes auxiliaires ». Le rôle des neutres et des pavillons de complaisance peut cependant apparaître comme une limite de la projection nationale sur l'espace maritime.

L'étude de l'entreprise maritime nécessite le décloisonnement chronologique et thématique, toujours souhaité et trop rarement pratiqué. Le dialogue entre modernistes et contemporanéistes permettra de mieux mettre en évidence ruptures et constantes. Les apports et le croisement des sciences historiques, juridiques et économiques, notamment, gagneront à éclairer cet essai de définition de l'entreprise maritime, point de départ obligé pour un futur programme de recherche fondé sur la dimension comparative, proclamée comme base de l'Histoire maritime dès 1989.

Les propositions de communications sous forme d'un titre et d'un résumé de 2 000 mots, assortis d'une courte biobliographie, sont à adresser aux organisateurs Eric Roulet et Christian Borde (e.roulet@sfr.fr ; cborde@sfr.fr) avant le **1er juin 2015.** Les candidats seront informés de la décision du comité fin juin ou début juillet 2015.