

Revue d'histoire maritime

26

Bonin – 979-10-231-1940-4

Financer l'entreprise maritime

**Revue
d'histoire
maritime**

26

Financer l'entreprise maritime

Les SUP sont un service général de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Sorbonne Université Presses, 2019

ISBN PAPIER – 979-10-231-0610-7

PDF complet – 979-10-231-1933-6

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1934-3

Introduction – 979-10-231-1935-0

Andreau – 979-10-231-1936-7

Haudrère – 979-10-231-1937-4

Martin – 979-10-231-1938-1

Villiers – 979-10-231-1939-8

Bonin – 979-10-231-1940-4

Giulianelli – 979-10-231-1941-1

Raflik – 979-10-231-1942-8

Chevalier – 979-10-231-1943-5

Varia Pinzón Ríos – 979-10-231-1944-2

Varia Gracieux – 979-10-231-1945-9

Chronique Cazenave de la Roche – 979-10-231-1946-6

Chronique Candelon-Boudet – 979-10-231-1947-3

Chronique Pouget – 979-10-231-1948-0

Chronique Soubeiroux-Cartignuy – 979-10-231-1949-7

Comptes rendus – 979-10-231-1950-3

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris),
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (25) était consacré au « Navire à la mer ».

Le prochain numéro (27) aura pour thème « Mer et techniques ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial	
Olivier Chaline.....	8

DOSSIER FINANCER L'ENTREPRISE MARITIME

Introduction	
Christian Borde & Éric Roulet.....	13
Le financement du commerce maritime dans le monde romain antique (I ^{er} siècle av. J.-C.-III ^e siècle apr. J.-C.)	
Jean Andreau.....	29
Les actionnaires des premières sociétés françaises de commerce maritime dans l'Océan indien *De la société de l'Orient à la compagnie de Madagascar (1642-1664)	
Philippe Haudrère.....	45
Financer la guerre sur mer : quelques réflexions sur la course et l'effort de guerre à partir de l'exemple de Dunkerque (XVII ^e -XVIII ^e siècle)	
Sébastien Martin.....	57
Désinformations et contre-vérités. le financement du navire la <i>Victoire</i> de Bordeaux, première expédition de La Fayette aux États-Unis	
Patrick Villiers.....	73
Quelques aspects du financement de l'économie maritime marchande en France aux XIX ^e -XX ^e siècles	
Hubert Bonin.....	87
Navires et banque entre les deux guerres mondiales. L'Istituto italiano di credito marittimo	
Roberto Giulianelli.....	103
Les aides alliées à la reconstruction des bases navales françaises de métropole et d'Afrique du nord sous la IV ^e République	
Jenny Raflik.....	125

Financiarisation du vrac céréalier et nouvelles logiques d'acheminement : un bouleversement du système économique maritime et portuaire Christophe Chevalier	139
---	-----

VARIA

Du « lac espagnol » à l'océan disputé. Incursions anglaises dans l'espace maritime de la Nouvelle Espagne (1680-1795) Guadalupe Pinzón Ríos	155
La flotte impériale dans la révolution russe (1917-1921) Nicolas Gracieux	173

CHRONIQUES

La construction navale au xvi ^e siècle en Méditerranée : L'apport de l'épave de la Mortella III (Saint-Florent, Haute-Corse) Arnaud Cazenave de la Roche	189
Commander au long cours à partir de la Guyenne. Les capitaines de navire bordelais au xviii ^e siècle Frédéric Candelon-Boudet	201
La marine française face au choléra en Méditerranée (1831-1856) Benôit Pouget	207
Tempêtes sur le Morbihan. Réagir, adapter, aménager. Société littorale, ponts et chaussées et entrepreneurs face à l'océan au xix ^e siècle Catherine Soubeiroux-Cartigny	215

COMPTES RENDUS

Comptes rendus	225
----------------------	-----

Financer l'entreprise maritime

QUELQUES ASPECTS DU FINANCEMENT DE L'ÉCONOMIE MARITIME MARCHANDE EN FRANCE AUX XIX^e-XX^e SIÈCLES

Hubert Bonin

*Professeur émérite et chercheur en histoire économique, Sciences Po Bordeaux,
UMR CNRS 5113 GRETHA – université de Bordeaux*

Ce texte n'a pas l'ambition de couvrir le thème du financement de l'économie marchande de façon exhaustive. Il faudrait d'abord un spécialiste de l'histoire des chantiers navals et des compagnies d'armement maritime ; on devrait ensuite mobiliser des fonds d'archives considérables et dispersés. Or l'historien des banques et des entreprises a scruté les seules archives bancaires et complété ce butin par des éléments puisés dans les ouvrages des spécialistes¹, en tenant compte de l'arrière-fond qui sous-tend l'évolution de ces branches d'activité². Il s'agit donc ici plutôt d'un essai qui dégage les enjeux des flux d'argent vers des sociétés sans cesse désireuses de renouveler leur flotte et de l'adapter aux mutations de l'économie française et européenne.

Précisons qu'il ne sera pas question ici du financement des équipements portuaires – un sujet pourtant essentiel³ – ni de la vie financière des sociétés de construction navale, sinon par ricochet. Je me concentrerai sur les défis et les besoins auxquels les entreprises ont été confrontées, avec une approche

- 1 *Revue d'histoire maritime*, n° 7, « Les Constructions navales dans l'histoire », dir. Jean-Pierre Poussou & Michel Vergé-Franceschi, 2007 ; Bernard Cassagnou, *Les Grandes Mutations de la marine marchande française (1945-1995)*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2002 ; Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, « Le naufrage de la marine marchande française au xx^e siècle », *Entreprises & histoire*, n° 27, 2001/1, p. 23-43 ; ead., *Les Messageries maritimes. L'essor d'une grande compagnie de navigation française (1851-1894)*, Paris, PUPS, 2007.
- 2 Lewis Fisher & Even Lange (dir.), *International Merchant Shipping in the Nineteenth and Twentieth Centuries. The Comparative Dimension*, St. John's, Newfoundland, International Maritime History Association, 2008 ; Hubert Bonin, « Trade and Transportation (19th-20th Centuries) », dans John Zumerchik & Steven Danver (dir.), *Seas and Waterways of the World. An Encyclopedia of History, Uses, and Issues*, Santa Barbara, ABC Clío, 2009, t. II, p. 663-671 ; Gelina Harlaftis, « Epilogue: A Key Industry or an Invisible Industry? », dans Gelina Harlaftis, Stig Tenold & Jesús Valdaliso (dir.), *The World's Key Industry. History and Economics of International Shipping*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2012, p. 263-272.
- 3 Bruno Marnot, *Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle (1815-1914)*, Paris, PUPS, 2011 ; id., *Le Refus du déclin. Le port de Bordeaux au XIX^e siècle*, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, 2012.

thématique destinée à faciliter la compréhension des mécanismes de financement au plus près du quotidien grâce à des exemples, par conséquent de façon fragmentaire. Ce seront donc autant de petits essais en autant d'aperçus fragmentaires, dont l'assemblage permettra de se rendre compte des enjeux auxquels ont été confrontés les armateurs.

DES COMPAGNIES GESTIONNAIRES D'ACTIFS MARITIMES EN QUÊTE DE LIQUIDITÉS RÉCURRENTES

88

Une première remarque aborde la question des liquidités, donc des ressources courantes, que peut générer une gestion draconienne. En amont, bien sûr, une source d'économies est la commande de *sister ship* auprès d'un chantier naval – britannique, souvent –, quand la société est contrainte de se doter de navires neufs et qu'elle pense avoir l'usage de plusieurs d'entre eux dans un délai bref, évidemment lors des cycles de croissance, comme à la Belle Époque. Mais c'est l'aval qui est intéressant ; en effet, à scruter par exemple l'évolution de la compagnie marseillaise Fraissinet⁴, on note les tâtonnements sur plusieurs lignes – Asie, mer Noire, etc. –, la fluidité du parc de navires, souvent revendus. Or, c'est un point important de cette histoire financière : une partie des recettes provient de l'élagage du parc, à cause de l'obsolescence du bâtiment ou de son inadaptation aux besoins, suite à une réorganisation de la carte des flux. Le *Golconde*, construit en 1883, part en Italie dès 1884 et est revendu à perte ; le *Pelion* (1883) part en Iran en 1923 ; le *Tauris* (1883) est cédé en 1890, le *Tabor* (1889) en 1904, le *Mitidja* (acheté à un consœur en 1889) en 1901, le *Cyrnos* (1890) dès 1890, etc.

Cet aperçu allusif débouche sur un constat : chaque armateur se crée des liquidités en faisant bouger les pions de sa flotte ; les gros disposent ainsi d'un « matelas » en cas de besoin et cèdent une partie de leur actif mobile ; nombre de petits acquièrent ces navires à bon prix et ainsi peuvent continuer à occuper tel ou tel créneau géographique ou sectoriel puisque, pendant des décennies, ce sont des dizaines de PME qui gèrent une part substantielle du transport cargo et cabotage. Inversement, les gros acquièrent à leur tour des navires d'occasion, comme quand Fraissinet reprend une demi-douzaine de navires à une société en faillite en 1892 – Morelli, pour la Corse – ou quand il achète trois navires presque neufs en 1899-1902. Une évaluation sommaire concernant Fraissinet

4 Paul Bois, « Fraissinet », dans *Armements marseillais. Compagnies de navigation et navires à vapeur (1831-1988)*, 2^e éd., Marseille, Chambre de commerce et d'industrie Marseille-Provence, 1992, p. 17-59.

indique que, entre 1880 et 1960, elle perd en mer vingt-trois navires, en livre à la démolition quatorze et en cède quarante-cinq à d'autres armateurs français ou étrangers ; elle n'en achète à ses confrères que dix et obtient des bateaux Allemands et *liberty ships* au lendemain des guerres au nombre de sept. Enfin, la perte de navires est plus ou moins compensée par les indemnités versées par les compagnies d'assurance maritimes, thème non abordé ici.

Il faut se garder par conséquent d'être obnubilé par les navires de prestige et d'importance dès lors qu'une sorte de marché d'actifs maritimes est animée par les compagnies : elles y vendent et achètent, en brassant ainsi des liquidités, ce qui leur permet de comprimer leurs dépenses d'équipement et *in fine* d'alléger leur bilan. Sans pouvoir plonger ici dans l'étude des bilans, il faut noter que l'usage comptable de l'amortissement constitue indirectement une autre source d'argent, puisque la déduction annuelle d'un montant de la valeur d'achat de la flotte permet d'alléger l'impôt et de considérer les sommes ainsi amorties comme un levier de liquidités potentielles.

L'INSERTION DE LA MARINE DANS LE QUOTIDIEN BANCAIRE

Un deuxième point concerne l'insertion de la communauté des affaires dans le marché de l'argent au jour le jour, afin, là encore, d'obtenir des liquidités. La vie quotidienne, banale, des armements bénéficie du concours permanent des banques, locales ou nationales, qui mettent de l'huile dans les rouages de leur trésorerie. Par exemple, la Compagnie générale des bateaux à vapeur à hélice du Nord, de Dunkerque – au capital de deux millions de francs – dispose en 1891 de « quatorze navires de 800 à 1 000 tonnes qui font le cabotage sur les côtes de France et d'Algérie⁵ ». Elle a besoin d'escompter les traites que lui remettent ses clients chargeurs, auprès de Scalbert, la banque de Lille qui gère une clientèle jusqu'à Dunkerque ou Calais : « Papier envoyé en couverture : 20 000 francs par Scalbert, son banquier. Se créent aussi parfois des ressources en tirant sur ses principaux actionnaires, qui sont tous riches. Dans ce cas, ce papier vient à la succursale par Petyt et C^{ie}⁶. » Le gros armateur de Bordeaux et Dunkerque qu'est A. D. Bordes – importateur de nitrates chiliens et de charbons anglais – nourrit lui aussi un portefeuille de traites sur cette place, avec 250 000 francs d'encours d'effets à l'agence de Dunkerque de la Société Générale en 1897 et, à la grosse banque locale Petyt – 150 000 francs⁷.

5 Archives historiques de la Banque de France, « Rapport de l'inspection de la Banque de France à la succursale de Dunkerque », le 15 octobre 1891.

6 *Ibid.*, le 3 septembre 1894.

7 *Ibid.*, le 28 octobre 1897.

À Nantes, la Société Générale épaula la maison d'armement maritime Guillon et Fleury, client hérité d'une banque locale qu'elle a absorbée en 1895, Naudin – Durand – Gasselin : « les effets à la Société Générale représentent la mobilisation d'avances consenties sur hypothèques maritimes données ou à donner quand les navires seront à flot⁸ », des voiliers de quelques centaines de milliers de francs, sur lesquels des prêts sont accordés pour une petite moitié environ, avec l'aval des membres de la famille. La loi de 1893 prévoit en effet l'octroi de primes par l'État pour tout achat de navire à voiles construit en France, et des Nantais en profitent pour investir, d'où des occasions de crédits hypothécaires pour la Générale – comme en 1898 –, sur huit ans, avec remboursements par tranches annuelles. Des noms symboliques du capitalisme nantais sont apparus dans le portefeuille clients de la Société Générale, dont des entités d'un groupe familial animé par Eugène Guillet de La Brosse, fédérant de grosses affaires dans la région : De La Brosse & Fouché, constructions navales, transformée en Ateliers & Chantiers de Bretagne, durablement cliente de la Générale, tout comme le devient une autre entité, la Société nouvelle d'armement, qui regroupe plusieurs armements et qui fait appel à l'escompte de la maison en 1913 pour quelque 1,7 million de francs, soit une épaisse ligne de crédit, car elle est « engagée dans toutes les affaires De La Brosse⁹ ».

Le cas de la Compagnie des messageries maritimes est symbolique : à la Belle Époque, elle s'appuie sur le syndicat de banques qui sont ses compagnons de route. Elle bénéficie de ses avances et de ses crédits (**tableau 1**).

Tableau 1. Les Messageries maritimes et son syndicat bancaire en 1900-1909

Avance de trois millions	Crédit industriel et commercial Société Générale	1 ^{er} janvier 1891
Avance de deux millions	<i>Idem</i>	27 février 1900
Avance de quatre millions, garantie par des bons au porteur ou à ordre	Société Générale	20 mars 1900
Crédit de deux millions pour un an à 3 %, dans l'at- tente d'une émission de titres	Société Générale, Paribas, Crédit lyonnais	30 mars 1909

Source : Archives historiques de la Société Générale.

8 *Ibid.*, « Rapport de l'inspection de la Banque de France à la succursale de Nantes », 1896.

9 *Ibid.*, 1913. Sur Nantes, voir Olivier Pétré-Grenouilleau, *Nantes. Histoire et géographie contemporaine*, Plomelin, Palantines, 2003.

Sans originalité, là non plus, les compagnies d'armement maritime ont parfois besoin de capitaux longs. Les familles ou groupes d'investisseurs détenteurs du capital satisfont naturellement à l'essentiel, en remettant de l'argent dans leur entreprise au fil des années, afin d'accompagner sa croissance et de renouveler sa flotte. Seules les plus grandes sociétés, celles qui, au statut de société anonyme et à l'envergure nationale, peuvent accéder en direct au marché financier, soit pour étayer leur capital, soit pour lever des fonds par le biais de l'émission d'obligations. Cela explique l'adoption du statut de SA au fil du temps, comme à la Compagnie de navigation mixte : en 1858, « elle est transformée en SA, augmente son capital et c'est à Lyon qu'elle trouve encore l'argent et y transfère son siège¹⁰ ».

Avec le soutien classique d'un syndicat bancaire, la Compagnie générale transatlantique procède à une émission de 300 000 obligations en 1887-1888 afin de financer son expansion et de convertir en nouveaux titres des obligations déjà en circulation¹¹. L'année suivante, le Crédit lyonnais participe à « l'émission d'un emprunt de 25 millions [de francs] destiné en partie au remboursement d'emprunts antérieurs et pour le surplus à l'extension du matériel de la Compagnie [des messageries maritimes¹²] ». Plus tard, la Société Générale dirige une nouvelle émission d'obligations des Messageries maritimes en 1896 et « aura la comptabilité de l'ensemble de l'opération¹³ ». Elle-même et le Lyonnais placent chacun 20 000 titres, devant le Crédit industriel et commercial (CIC) (12 500), la Société marseillaise de crédit (7 500) et la maison lyonnaise Cambefort (2 000). Une nouvelle émission d'obligations des Messageries maritimes en 1909, pour quatre millions, fournit l'occasion à la banque de garantir l'intégralité des 4 000 bons¹⁴.

L'émission d'obligations de la Compagnie générale transatlantique en 1914 est elle aussi classique. On doit vendre 60 000 bons décennaux 5 % de 500 francs, soit une somme de trente millions de francs¹⁵. En juin 1914, un syndicat de placement est donc constitué par la Banque française pour le commerce et l'industrie, la Banque transatlantique, le CNEP, le Crédit lyonnais, la Société Générale et la Société marseillaise de crédit.

10 Paul Bois, *Armements marseillais*, *op. cit.*, p. 66.

11 « Procès verbal du conseil d'administration du Crédit lyonnais », le 31 janvier 1888.

12 *Ibid.*, les 17 et 31 janvier 1888.

13 « Procès-verbal du conseil d'administration de la Société Générale », le 28 janvier 1896.

14 *Ibid.*, le 30 mars 1909.

15 Archives historiques du Crédit lyonnais-CASA, 981H100, « Note Compagnie générale transatlantique ».

Financer l'intégration verticale

Un cas délicat est constitué par les processus d'intégration verticale, qui séduisent de temps à autre les armateurs. Ils pensent que posséder leur propre chantier naval pourrait leur permettre de mieux contrôler l'ingénierie technique en fonction de leurs besoins, de comprimer les coûts de fabrication et enfin de s'approprier une partie des marges de profit. Généralement, au bout d'un certain temps, fort variable d'ailleurs, on s'aperçoit qu'une telle participation finit par peser sur le bilan de la maison mère : c'est un beau fleuron à l'actif ; mais il faut faire des avances à la filiale intégrée, engager des fonds pour sa modernisation récurrente, etc.

Cela débouche sur des aventures financières contrastées, qui, toutes, s'accompagnent d'un partenariat bancaire.

92 La Société [des ateliers et chantiers] de la Loire a été constituée en 1881, sous les auspices du Comptoir d'escompte [de Paris] et de la Compagnie des chargeurs réunis, en vue de bénéficier des avantages résultant de la loi sur la marine marchande promulguée le 30 janvier 1881. Elle a acquis immédiatement des chantiers et ateliers déjà en exploitation à Nantes et construit un second chantier à Saint-Nazaire¹⁶.

De même, « la Société de Penhoët a été constituée en 1900, sous les auspices de la Banque transatlantique, pour continuer l'exploitation de chantiers déjà exploités à Saint-Nazaire par la Compagnie transatlantique et acquérir un chantier secondaire au Grand-Quevilly (Rouen)¹⁷ ».

Que cherchent les banques, et réciproquement, dans de telles relations ? On pressent qu'elles désirent fournir des avances destinées à financer les contrats de construction de navires, des découverts – renouvelables de trois mois en trois mois, selon la conjoncture économique – afin d'aider à compléter le fonds de roulement quand il faut assurer le paiement des fournisseurs de matériaux ou semi-produits, et enfin des escomptes pour mobiliser des traites sur des clients pendant quelques mois. Comme dans toutes les branches d'activité, la banque d'entreprise bénéficie aux armateurs parrains de ces affaires. On comprend mieux ainsi que six représentants de la Banque transatlantique siègent au conseil d'administration de Penhoët en 1909 et que les deux banques d'affaires que sont Paribas et la Banque de l'union parisienne et la maison de haute banque Mirabaud aient un siège chacun à celui de la Société de la Loire, à la même date. La Société des forges et chantiers de la Méditerranée – La Seyne, Le Havre – accueille quant à elle deux administrateurs issus de la Société marseillaise de

16 Archives historiques du Crédit lyonnais-CASA, DEEF 21061, « Note sur les principales affaires françaises de construction maritime, rapport de mission », juin 1909.

17 *Ibid.*

crédit, aux côtés des deux venus des Messageries maritimes. Les banquiers font preuve d'empathie, mais ils désirent surtout réduire l'asymétrie d'information et humer au plus près l'air des bilans et des choix de financement.

C'est que ce sont de grosses sociétés qui mobilisent, à leur échelle, beaucoup de capitaux – 31 millions en 1908 pour la Société de la Loire, 20 millions chez Penhoët, 36 millions à la Méditerranée. Le Crédit lyonnais estime ainsi à des dizaines de millions de francs l'argent nécessaire et relève les fluctuations des besoins en fonction de l'intensité des commandes et de la montée en puissance du cycle de fabrication des navires (**tableau 2**).

Tableau 2. Valeur des travaux en cours dans certains chantiers navals au début du xx^e siècle (en millions de francs)

	Méditerranée	Loire	Penhoët	Gironde
1901	75	51	15	9
1902	90	48	18	10
1903	103	45	21	11
1904	84	46	26	18
1905	75	40	20	26
1906	91	30	27	38
1907	67	37	36	41
1908	40	44	43	55

Source : archives historiques du Crédit lyonnais-CASA, DEEF 21061, « Note sur les principales affaires françaises de construction maritime, rapport de mission », juin 1909

Heureusement, en sus des rentrées d'argent récurrentes procurées par les commandes de la marine de guerre et par celles des armements maritimes parrains ou bons clients, les chantiers navals parviennent à se constituer chacune un « matelas » de disponibilités financières et tirent parti de la vitalité du crédit interentreprises en payant à terme les factures de leurs fournisseurs (**tableau 3**).

Tableau 3. L'élasticité des comptes de trois chantiers navals liés à des compagnies d'armement en 1908 (en milliers de francs)

	Méditerranée	Loire	Penhoët
Excédent du fonds de roulement sur le passif envers les tiers	20 173	22 245	9 609
Excédent des disponibilités immédiates sur les exigibilités immédiates	8 919	18 483	863
Bénéfices nets (moyenne)	1889-1908	31 246	
	1893-1908	44 280	
	1902-1908		7 348
Sommes mises en réserve après le paiement du dividende	1889-1908	11 419	
	1893-1908	25 004	2 781
	1902-1908		
	1902-1908	6 005	17 302
			2 781

Source : archives historiques du Crédit lyonnais-CASA, DEEF 21061, « Note sur les principales affaires françaises de construction maritime, rapport de mission », juin 1909.

D'un côté leur situation de trésorerie doit en effet leur permettre de résister aux coups de vent conjoncturels, quand les commandes se replient ; de l'autre, elles doivent se réjouir que leurs fournisseurs puissent mobiliser leurs traites commerciales auprès de leurs propres banquiers. Cette branche, parfois intime avec ses commanditaires, comme dans ces trois cas d'étude, est bien insérée dans l'économie du crédit, sous tous ses aspects.

L'enjeu du « matelas de liquidités », ou tout au moins de disponibilités aisément mobilisables, se reflète sur le bilan de la Compagnie générale transatlantique qui constituera dans ce texte le seul levier de réflexion sur la structure des bilans des armements (tableau 4).

Tableau 4. Bilan de la Compagnie générale transatlantique
au 31 décembre 1913 (en millions de francs)

Passif	
Total	196,9
Capital réel	39
Réserves (dont pour assurances incendie et sinistres)	12,6
Obligations en circulation	92,1
Réserves pour travaux (changement de chaudières, etc.)	4,9
Créanciers divers	8,5
Bénéfice net disponible	2,4
Actif	
Matériel naval	140,6
Amortissement	7,3
Immeubles, chantiers et ateliers de réparations, chalands et chaloupes	17,7

Source : archives historiques du Crédit lyonnais-CASA, 981H100

Le bon gestionnaire financier doit veiller à alimenter un compte d'amortissements, en utilisant les subtilités comptables et fiscales. Il doit songer à nourrir sans cesse un fond de réserve afin de faire face aux aléas subis par le matériel, par exemple les moteurs de bateau. Il entretient enfin des relations permanentes avec les débiteurs en aval – par le biais du crédit fournisseurs –, notamment les chargeurs, et certainement, de son côté, avec ses fournisseurs – énergie, avitaillement, etc. On prend conscience ici de la lourdeur du bilan d'un armateur : le parc de navires de la Transat pèse dans les comptes, pour environ 141 millions de francs en 1913, alors qu'elle ne peut compter que sur 51,6 millions de francs des fonds propres. On comprend aisément l'utilité de la ligne de la dette obligataire, avec 92,1 millions de francs. Or cela impose de préserver la confiance des chantiers navals, des banquiers, des porteurs d'actions et d'obligations, donc de traverser les sautes conjoncturelles sans mettre en cause la rectitude de la ligne de flottage.

COMMENT EXPLIQUER LA MALLÉABILITÉ DE LA BRANCHE D'ARMEMENT MARITIME ?

Malgré ces injections d'argent court ou long, l'on sait que le métier d'armateur est délicat, à cause d'assises financières souvent fragiles. À lire l'ouvrage de Paul Bois sur les armements marseillais, on ne peut que constater la durée de la fragmentation du capitalisme maritime français¹⁸. Fraissinet, née en 1836, dispose de huit vapeurs en 1855, de dix navires en 1860 (5 380 tonneaux), de vingt-six en 1890 (33 300 tx), dix-sept en 1914 (38 000 tx), douze en 1920 (29 000 tx), quatorze en 1939 (50 000 tx)¹⁹. Les patrons, dont Alfred Fraissinet, doivent assumer le statut de société anonyme en vue du lancement d'un « programme de reconstruction prudent et raisonnable²⁰ », orienté vers la Corse et la côte occidentale d'Afrique, ses deux bastions. Ce n'est qu'en 1930 que la compagnie crée une conférence commune avec Fabre et les Chargeurs réunis pour les liaisons africaines, avant la fusion avec Cyprien Fabre en 1955 et l'intégration de la flotte à celle des Chargeurs réunis en 1964, puis l'arrêt des activités maritimes en 1974. Elle aura géré cent vingt navires dans son histoire et décuplé la taille de sa flotte entre 1860 et 1939.

Bref, le capitalisme maritime, aussi glorieux fût-il et aussi proche parfois des bonnes bourgeoisies des cités-ports, manque plutôt d'envergure. Paul Bois montre bien, indirectement, dans sa riche étude sur Marseille, combien de petits armateurs ont foisonné, combien les grosses sociétés n'ont cessé de tâtonner, d'ouvrir et de fermer des lignes, de se heurter à une concurrence intense, d'élaguer le réseau en cas de pertes, de comprimer et renouveler la flotte, qu'il faut adapter sans cesse au changement des flux, des contenus, de destinations.

À la Compagnie de navigation mixte, au tournant des années 1880,

un quatuor de paquebots mixtes est mis en service, mais un peu insuffisants dans leurs qualités, ils sont décevants et ne redressent pas une situation de plus en plus difficile. En 1893, avec onze navires totalisent 13 550 tonneaux, des tarifs trop bas, les choses sont de nouveaux critiques et le sort de la maison est remis entre les mains de Théodore Mante, administrateur réputé, qui remonte la pente au prix de grands efforts²¹

d'où un recentrage sur les liaisons avec l'Afrique du Nord, avec seize navires en 1908 et 22 000 tonneaux. Heureusement, le redressement a été réel puisque, après,

¹⁸ Paul Bois, *Armements marseillais*, *op. cit.*

¹⁹ *Id.*, « Fraissinet », art. cit., p. 17-59.

²⁰ *Ibid.*, p. 18.

²¹ Paul Bois, « Compagnie de navigation mixte », dans *Armements marseillais*, *op. cit.*, p. 67.

en 1928, la mise en service du premier paquebot d'une série très moderne [...], à la veille de la seconde guerre mondiale, la flotte est jeune et de qualité prouvée. La situation financière assurée lui permet de prendre le contrôle de la Compagnie Busck et de créer avec la Société maritime nationale la branche méditerranéenne de celle-ci, écartant ainsi deux concurrents potentiels²².

Cette situation explique que, pendant les récessions, faute de recettes, et aussi pendant les périodes de boum conjoncturel, à cause d'une vive concurrence et parfois d'ouvertures de lignes s'avérant déficitaires, la situation devienne tendue chez nombre d'armateurs. Hier, pour la quinzaine d'entre eux de bonne taille – pas plus qu'aujourd'hui pour les grandes firmes –, l'instabilité prévaut ; les fontaines d'argent ne coulent pas à flots ; et les trésoreries sont toujours délicates à gérer.

96 La crise aigüe vécue par la Compagnie générale transatlantique au début des années 1930 confirme notre propos. On sait qu'elle a surinvesti dans le transatlantique *Normandie* et tenu un train de vie dispendieux, épaulé par des crédits bancaires. La dépression brise soudain son élan et il faut la renflouer avec le concours du secteur public.

LE MARCHÉ EXISTE-T-IL VRAIMENT ?

Cette instabilité et cette fragilité récurrentes incitent les communautés portuaires d'armateurs à considérer que les seules règles de l'économie de marché ne permettent pas vraiment de dégager des flux de recettes et de profits suffisants pour résister à la thalassocratie britannique et aux rivaux européens. Ces groupes de pression ont fait comprendre à la puissance publique combien l'enjeu du patriotisme économique est essentiel pour l'économie française, combien la préservation d'armateurs relativement solides et durables est nécessaire à une certaine indépendance commerciale. Comme dans beaucoup de branches d'activité, l'économie libérale pure est contredite par les faits. Les industriels pratiquent largement des politiques de cartellisation. Des armateurs animent quelques « conférences » sur certaines lignes. Toutefois, le véritable outil de cette « économie organisée » est constitué par des subventions publiques, donc par une interaction entre la dépense publique et la dépense privée, « à la française », pourrait-on dire.

Un bon exemple de ces distorsions financières du marché est fourni par la politique de primes suivie par les gouvernements entre 1881 et 1918, afin de

22 *Ibid.*, p. 67.

soutenir les constructions navales et d'inciter à la modernisation de la flotte marchande. Avec la loi de 1893, j'ai repéré un cas d'étude intéressant :

La Société anonyme des voiliers dunkerquois, au capital de deux millions de francs, est créée le 17 décembre 1900, comme tant d'autres du même genre, pour bénéficier des primes que la loi du 30 janvier 1893 accordés pendant dix ans aux navires à voiles construits et armés avant le 30 janvier 1903 – pour faire en un mot « la course à la prime » [...]

Son conseil d'administration est composé de riches négociants et industriels des régions de Lille et Roubaix [...]

Le capital initial était de 1 300 milliers de francs. Quatre navires de 3 000 tonnes constituaient la flotte. Les premiers résultats ont été si beaux que le capital a été porté à deux millions [le 1^{er} septembre 1902] et trois nouveaux navires ont été achetés. Les sept navires représentent une valeur de 4,2 millions. Ils ont été hypothéqués pour moitié de leur valeur : 2,1 millions [...] Un découvert a dû être demandé à la maison Bourdon [une grosse société familiale de négoce et d'entrepôt, à l'origine du lancement de la SA] qui, ayant elle-même besoin de tous ses capitaux à certaines périodes, mobilise tout ou partie de sa créance [auprès de son banquier]²³.

Ce même banquier réescomptant ce papier à la succursale de la Banque de France – d'où du « papier de crédit créé en vue de procurer un fonds de roulement à la Société des voiliers dunkerquois²⁴ ».

On sent dès lors quelque esprit spéculateur, afin de profiter de l'aubaine que constitue cette loi ; on peut ainsi parler d'un « effet d'aubaine », c'est-à-dire que ces avantages financiers permettent en fait d'accélérer les investissements qui auraient été effectués quoi qu'il en soit. Et, dans ce cas précis, des historiens, suivant certains parlementaires du temps, ont même suggéré que la loi de 1893 avait favorisé la voile aux dépens du franchissement de l'étape vers la vapeur. D'ailleurs, la Société des voiliers dunkerquois reste en déficit jusqu'à la guerre – et deux de ses voiliers ont sombré, dont l'un au large de l'Australie.

Néanmoins, le point essentiel est cette habitude de l'appel à l'argent public : le « pavillon national » est brandi par le budget de l'État tout autant que par les bilans d'entreprise. C'est ce que montre fort bien Bernard Cassagnou dans plusieurs chapitres de son ouvrage magistral, *Les Grandes Mutations de la marine marchande française*²⁵. Plusieurs lois enclenchent des processus d'aide à la

23 « Rapport de l'inspection de la Banque de France à la succursale de Dunkerque », le 27 juillet 1903.

24 *Ibid.*, le 26 juin 1905.

25 Bernard Cassagnou, *Les Grandes Mutations de la marine marchande française (1945-1995)*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2002.

construction navale : en 1908, en 1918 – avant l’institution du crédit maritime par la loi du 1^{er} août 1928. La reconstitution de la flotte au lendemain de la Grande Guerre explique ces initiatives ; en outre, l’État fait construire des navires qu’il loue aux sociétés privées : quinze en 1920-1923, mais encore dix en 1936-1939, afin de contrer les effets de la dépression²⁶. La progression du total de jauge brute de 1,9 million de tonneaux à 2,7 millions n’empêche pas la flotte marchande française de glisser du quatrième rang en 1927 au huitième en 1939.

Un nouveau temps de l’interventionnisme public surgit après la seconde guerre mondiale²⁷, dans le cadre du programme 1945-1950 (tableau 5) : financement de l’achat de 75 *liberty ships* par les accords franco-américains, apports massifs de fonds publics, en particulier par le biais du Crédit national, réorganisation du Crédit maritime, etc. Mais des débats torrides entourent ces projets car l’on hésite entre un volontarisme modernisateur et le risque d’un gaspillage de fonds trop dispersés entre des compagnies trop nombreuses²⁸.

Tableau 5. Le financement des programmes d’investissement des armateurs après la seconde guerre mondiale (milliards de francs)

	Premier programme en 1945-1950	
	Première tranche de 40 milliards	Total première et seconde tranches
État	28	28 (surtout le Crédit national)
Prêts bancaires	9	24
Autofinancement	12	8

Source : Bernard Cassagnou, *Les Grandes Mutations de la marine marchande française (1945-1995)*, Paris, CHEFF, 2002, p. 52.

La loi de mai 1951 et ses décrets de novembre 1951 puis encore en 1952-1953 instituent le principe d’une allocation forfaitaire par navire par le Crédit national. La bonne volonté domine, comme l’indique le titre du septième chapitre du livre de Bernard Cassagnou, « Les artisans de la modernisation et de l’adaptation : l’État, une action cohérente, mais inachevée (1951-1961) ». En un mot, les contraintes budgétaires ne manquent pas de comprimer les flux d’argent public ou parapublic, car d’autres branches d’activité ont elles aussi soif d’argent.

Aussi d’autres leviers de financement sont-ils conçus. Comme dans d’autres branches, un syndicat professionnel est institué pour lever des fonds en commun à plusieurs – grandes – entreprises, grâce au Groupement de la construction navale, qui émet des obligations sur le marché financier. Sous l’impulsion de Jean-Roger Trupitel, président de ce Groupement, le Crédit naval est mis sur

²⁶ *Ibid.*, p. 24.

²⁷ *Ibid.*, p. 39.

²⁸ *Ibid.*, p. 48-58.

piéd le 14 décembre 1951, qui accorde des prêts à cinq ans – à 8,25 % –, en chef de file d'opérations de levée et de distribution de fonds – dès 1952 avec trois milliards de francs pour trois pétroliers, trois cargos, etc.²⁹ C'est un outil efficace puisque le Crédit naval accorde 63 milliards de prêts en huit ans. Un décret du 18 mars 1954 accorde une bonification d'intérêt pour les emprunts effectués par les armateurs au-dessus du taux de 4,5 %, ce qui constitue une bonne incitation à l'investissement.

Le III^e plan de modernisation s'appuie lui aussi sur un interventionnisme partiel – décret du 20 mai 1955, lois du 9 août 1956 et du 11 juillet 1957 –, mais donne la priorité à des « crédits de paiement » issus du secteur public et parapublic, pour quelque 106 milliards de francs en 1957-1962. Et des allocations compensatrices sont instituées par la loi de finances du 21 décembre 1961 afin d'épaissir plus encore les aides publiques³⁰ (tableau 6).

Tableau 6. Investissements en navires neufs par les armateurs (milliards de francs)

	Total	Total des emprunts	Prêts du Crédit naval
1953	16	2,5	
1954	17		
1955	33	8	
1956	16		
1957	31	10	
1958	45	20	13,644
1959	63	23	16,149
1960	53,7	28	
537 millions de nouveaux francs			

Source : Bernard Cassagnou, *Les Grandes Mutations de la marine marchande française*, op. cit.

La question clé est celle de la capacité d'autofinancement des compagnies : « Les sujétions spéciales au pavillon français qui se développent continuellement paraissent interdire de compter sur une augmentation des bénéfices bruts proportionnelle à l'accroissement prévu du tonnage en service³¹ », note une commission d'experts. Celle-ci et Bernard Cassagnou analysent tous les désavantages concurrentiels dont pâtissent les armateurs tricolores³². Aussi l'autofinancement stagne-t-il : les marges de manœuvre restent limitées, la poussée du moteur financier manque de force, et l'endettement, voire le

29 *Id.*, « Le crédit à l'armement », dans *Les Grandes Mutations de la marine marchande française*, op. cit., p. 251-266.

30 *Ibid.*, p. 522-537.

31 Archives nationales, carton 80A]156, « Rapport sur le III^e plan de modernisation maritime », cité dans Bernard Cassagnou, *Les Grandes Mutations de la marine marchande française*, op. cit., p. 300.

32 *Ibid.*, p. 290 sq.

surendettement, est la seule bouée compensatoire, comme l'indique le **tableau 7** pour 1957 et 1958. On comprend mieux le processus de concentration qu'impose une différenciation de plus en plus critique entre les armements, et aussi les tensions vécues par certains d'entre eux, comme indiqué plus haut.

Tableau 7. Les modes de financement des commandes par l'armement maritime en 1957-1958 (milliards de francs)

Année de livraison des navires	Montant de l'investissement total	Crédits obtenus			Autofinancement	Paiement des sommes destinées à l'investissement			
		À moyen terme	À long terme	Total		Fonds privés (armateurs)	Fonds privés (chantiers)	Fonds publics	Total
1957	36,5	6	5	11	25,5	40,5	6,25	17,65	64,4
1958	37 ou 39	8,5	6	14,5	22,5 ou 23	45	6,3	27,45	78,75
1959	42,5	4	2		23	47,5	6,25	25,3	79,05
1960	54	2,5	1		24	56,5	4,95	22,8	84,25
1961	73				25	55,5	4,85	20,2	80,55
Total 1957-1961						245	28,6	113,4	387
1962	22				26				
Total	300	21	14		146,5				

Source : Bernard Cassagnou, *Les Grandes Mutations de la marine marchande française*, op. cit., p. 300-301, 304.

Sans entrer dans le détail, le livre si fouillé de Bernard Cassagnou accentue l'évaluation des tensions financières dans les années 1960³³, « les difficultés spécifiques de l'armement français³⁴ ». Plusieurs mesures prennent corps dans la seconde moitié des années 1960 – plan Pompidou en 1965, plan Morin, décret du 17 janvier 1968 –, les systèmes de primes se diversifient³⁵ et de bons résultats sont tout de même obtenus avec le renouvellement et l'augmentation de la flotte marchande, et un nouveau plan est conçu en 1976-1980.

L'ARMEMENT MARITIME SANS BOUÉES

Quelles qu'aient été les protections et subventions procurées à cette branche, son financement devient de plus en plus aléatoire à partir des années 1960, car c'est le poste des recettes qui tend à s'effriter : perte de marchés historiques dans les outre-mers coloniaux, poussée des flottes italienne ou grecque, déclin des paquebots, intensification du cabotage à bas coût, etc. Ainsi, après plusieurs

33 *Ibid.*, p. 365-367.

34 *Ibid.*, p. 365.

35 *Ibid.*, p. 549-551, 555-565.

aléas capitalistiques et commerciaux et malgré des investissements, la CNM – et sa filiale Compagnie générale transméditerranéenne – doit abattre le pavillon en raison d'une concurrence exacerbée : « Les efforts entrepris avec courage ne permirent qu'un répit. À la fin des années 1960, les derniers navires de charge, pourtant neufs et en bon état, durent être vendus par les nouveaux responsables et l'armement s'est trouvé dépourvu de tonnage pour la première fois depuis sa naissance³⁶. »

Paquet, recentrée sur le Maroc et le Sénégal, suit le même chemin :

Peu à peu le trafic des marchandises, ouvert à une rude concurrence, se raréfie et le pavillon doit s'incliner devant les réalités du temps. Les navires de charge sont vendus les uns après les autres, les derniers en 1968-1969, à l'étranger ou incorporés dans les flottes des rivaux nationaux devenus prépondérants³⁷.

et

Malgré [des] efforts incontestables, les difficultés de la concurrence rendent l'exploitation des navires de plus en plus aléatoire et, pour mieux résoudre les nouveaux problèmes, le mouvement de concentration des armements s'accroît³⁸.

Des regroupements s'avèrent nécessaires quand la situation financière se tend, et le processus devient inéluctable et permanent à partir des années 1960-1970, jusqu'à l'oligopole du tournant du XXI^e siècle.

Même la glorieuse Société Générale de transports maritimes à vapeur, quatrième pavillon et premier marseillais en 1925 – avec trente navires pour 131 000 tx – et encore en 1939 – quinze navires pour 80 000 tx –, ne résiste pas à la perte du marché France-Algérie et au repli des paquebots : « La situation s'aggravant, un regroupement de sauvetage s'imposa à la fin de 1960 avec la Compagnie Fraissinet, qui prit le contrôle de la SGTM » – avant la fusion de Fabre et de SGTM en 1964 et l'intégration finale dans les Chargeurs réunis. Mais « ces efforts n'enrayèrent malheureusement pas le mouvement fatal et, dix ans plus tard, le dernier navire aux couleurs de la vieille maison était vendu »³⁹, les ultimes ventes s'effectuant entre 1972 et 1977. Cette dernière date marque en effet la fin de l'aventure maritime de Fabre-SGTM.

36 Paul Bois, *Armements marseillais*, op. cit., p. 67.

37 *Id.*, « Les compagnies Paquet », dans *Armements marseillais*, op. cit., p. 117.

38 *Id.*, « La maison Fabre », dans *Armements marseillais*, op. cit., p. 221.

39 *Id.*, « Société Générale de transports maritimes à vapeur », dans *id.*, *Armements marseillais*, op. cit., p. 179.

Dans le chapitre XXIII, « L'armement français face aux difficultés de la compétition mondiale (1962-1978) », de son ouvrage déjà cité, Bernard Cassagnou soupèse tous les handicaps structurels qui portent atteinte à la compétitivité internationale de la flotte française, malgré sa modernisation, son expansion et toute la gamme des aides publiques et des crédits bancaires⁴⁰. On a conscience de l'inéluctabilité du mouvement de concentration à l'échelle européenne, notamment avec la percée des porte-conteneurs, des superpétroliers et gaziers, des porte-voitures, etc. Le robinet d'argent s'est tari, sauf pour des compagnies très spécialisées – Brittany Ferries reste à flot, mais la SNCM s'effondre dans les années 2010 – ou le géant CMA-CGM⁴¹.

À l'échelle française, faute d'une stratégie au niveau de l'Union européenne, la question du financement n'est plus un enjeu partagé largement, puisque le nombre d'armateurs se compte sur les doigts d'une main. Ce sont leurs problèmes de bilan et de trésorerie qui, au fil des ans, sont dorénavant au cœur des méditations de leur directeur financier et des banquiers.

40 Bernard Cassagnou, *Les Grandes Mutations de la marine marchande française*, op. cit., p. 587-639.

41 Hubert Bonin, « La mer : les paradoxes de l'économie maritime française », dans Pierre Martin (dir.), *La France. Une exception ?*, Paris, Ellipses, 2016, p. 61-88.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thaloassocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XXI^e

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956

Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer
Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du XVII^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
 - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
 21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale: une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
 17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
 16. *La Puissance navale*
 15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
 14. *Marine, État et Politique*
 13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
 12. *Stratégies navales: l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
 - 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime: essai d'évaluation*
 9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
 8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
 7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
 6. *Les Français dans le Pacifique*
 5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
 4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
 - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
 1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*