

Revue d'histoire maritime



26

Chevalier – 979-10-231-1943-5

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

COMPTE RENDUS

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

Financer l'entreprise maritime

FINANCIARISATION DU VRAC CÉRÉALIER
ET NOUVELLES LOGIQUES D'ACHEMINEMENT :
UN BOULEVERSEMENT DU SYSTÈME ÉCONOMIQUE
MARITIME ET PORTUAIRE

Christophe Chevalier
Université d'Aix-Marseille, CNRS, LEST UMR 7317

Historiquement, l'armateur demeure une figure emblématique, voire centrale, du transport maritime. L'armement des bâtiments a longtemps permis aux armateurs qui étaient aussi des entreprises de négoce de planifier des expéditions à travers le monde afin d'importer des denrées rares sur le vieux continent. Cette conjonction des métiers de transport et du négoce a été la règle jusque dans le milieu du XIX^e siècle. Jusqu'alors, il n'y avait donc aucune séparation entre le transport maritime et la sphère commerciale. L'autonomisation du négoce sur l'armement a par conséquent été une des transformations majeures du secteur maritime du siècle dernier. Une des explications historiques de cette séparation consiste à la conjonction de deux facteurs¹ : d'une part, une élévation du coût de construction des flottes du fait de la complexité technologique grandissante des navires et d'autre part, l'effondrement du taux de fret maritime² qui vient renforcer le profit des négociants. La complexité technologique et la facilitation de l'essor des échanges ont donc engendré une spécialisation des activités de transport d'un côté et de négoce de l'autre. Depuis cette séparation, le poids du négoce a pris une ampleur sans précédent dans les échanges. L'explosion des volumes importés et exportés par voie maritime (de 3 milliards de tonnes en 1950 à plus de 10 milliards en 2014³) est allée de pair avec un accroissement de la sphère financière. La financiarisation des échanges, bien qu'ancienne, a donc

1 Ces éléments sont présentés dans le livre de Bruno Marnot, *Les Villes portuaires maritimes en France (XIX^e-XXI^e siècle)* (Paris, Armand Colin, 2015), notamment le chapitre III, « Des communautés portuaires en mutation (années 1840-années 1950) ».

2 Par taux de fret maritime, nous entendons le prix du transport de marchandises qui voyagent par voie maritime.

3 Le secrétariat de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (Cnuced) publie chaque année une étude intitulée « Les évolutions du transport maritime », dresse un bilan chiffré et comparatif de la situation mondiale et apporte son expertise sur les évolutions législatives et juridiques qui structurent le transport par voie maritime. Les chiffres présentés sont extraits du rapport annuel 2014.

connu un essor sans précédent ces dernières décennies⁴. Le vrac céréalier⁵ ne fait pas exception à cette tendance de fond du commerce international. L'idée est donc d'ouvrir une boîte noire entre la sphère financière et le fonctionnement des entreprises maritimes. Pour ce faire, nous avons choisi de nous intéresser plus particulièrement au transport maritime de vrac céréalier – notamment du blé – qui est sujet à des tensions spéculatives, l'idée étant de mettre en lumière que la financiarisation du négoce redéfinit les marges de manœuvre des armateurs et les logiques de fonctionnement des entreprises maritimes.

Cet article souhaite rendre compte d'un déséquilibre actuel des rapports de force entre l'armement et le négoce en faveur du négoce, ce dernier ayant pris le pas sur des logiques d'acheminement, pur atour d'un double système, financier et logistique.

FINANCIARISATION ET PRODUITS DÉRIVÉS : UN POUVOIR NORMALISANT SUR LE MARCHÉ À TERME DES MATIÈRES PREMIÈRES AGRICOLES

Des produits dérivés financiers vieux de deux siècles

La croissance dans les transactions de produits dérivés notamment sur le marché des céréales est aujourd'hui très importante. Les entreprises maritimes qui captent l'écrasante majorité du trafic mondial⁶ – avec 9 548 millions de tonnes de marchandises chargées en 2013 – se retrouvent donc au cœur de cette dynamique financière. Le cas du vrac solide céréalier est à ce titre particulièrement évocateur. Tout marché, soumis à des fluctuations, parfois risquées, tente de rassurer ses investisseurs en mettant à disposition toute une batterie de produits dits dérivés. Ce procédé, devenu courant, correspond aujourd'hui à une évolution « standard » de tout bon marché qui souhaite fonctionner de la manière la plus efficiente possible. Le recours quasi systématique des grands cultivateurs aux contrats à terme, c'est-à-dire à des produits financiers permettant de se prémunir contre les risques, par une opération de couverture, de volatilité des cours, a donc entraîné une financiarisation des échanges sans précédent sur le marché des matières premières.

Historiquement, la naissance de ce marché à terme est liée à une lourde période d'incertitude sur le marché des céréales et à un déficit d'assurance contractuelle pour limiter cette incertitude. C'est dans ce contexte de tensions

4 Ces éléments sont présents dans le rapport annuel 2012 de la Banque des règlements internationaux, plus communément considérée comme la « banque des Banques centrales », puisque soixante Banques centrales sont les actionnaires de cette organisation financière.

5 Nous entendons par vrac céréalier (qui est un des éléments constitutifs du vrac sec avec les minerais et le charbon) l'ensemble des céréales transportées à bord de vraquiers et disposées dans des cuves sans besoin de conditionnement préalable.

6 Cnuced 2014, *op. cit.*

que le Chicago Board of Trade (CBOT) voit le jour à Chicago en 1848. L'idée est de réunir en un même lieu les producteurs qui craignent que les prix de leurs denrées ne baissent et les industriels qui à l'inverse redoutent une envolée des prix. Cette crainte, présente chez les deux profils d'acteurs de ce marché est de nature à exacerber la volatilité des cours déjà exposés aux aléas climatiques et géopolitiques qui font varier la quantité et la qualité des récoltes. Ainsi, le marché à terme est complémentaire du marché physique mais ne se substitue pas à lui. En outre, le marché physique permet la livraison de la marchandise dans une durée et un lieu donnés alors que le marché à terme est quant à lui une interface qui permet de « s'échanger les risques » entre les différents profils d'acteurs. Finalement, les marchés à terme sont donc un moyen de se prémunir contre cette volatilité par des opérations de couverture. Toutefois, pour que ces opérations puissent se réaliser, il faut que des acteurs décident volontairement de s'exposer à ce risque dans le but d'en tirer profit. En effet, la base de ce système repose donc sur la volonté de se dédouaner du risque pour les uns et la capacité à gérer ce risque pour les autres. La gestion du risque passe par une solide connaissance du marché et des évolutions internationales qui peuvent influencer sur le cours de la matière première suivie. Dans l'immense majorité des cas, ces gestionnaires de risques sont donc spécialisés sur une matière première donnée et cherchent à flairer la tendance porteuse d'opportunité, c'est-à-dire dont la revente permettra de dégager un profit rémunérant ainsi le risque encouru dans l'opération. L'entreprise est toutefois risquée puisque ces contrats peuvent courir sur des mois voire des années, il s'agit donc de prendre une position qui anticipe des variations conjoncturelles sur une longue période. En Europe, les évolutions de la politique agricole commune (PAC), notamment depuis la réforme Mac Sharry en 1992, et la baisse des produits garantis ont accentué le caractère volatil du marché à terme des matières premières⁷ et légitimé d'autant plus le recours à des opérations de couverture grâce à des produits dérivés. L'Europe, par le biais d'Euronext, et la bourse de Chicago, constitue aujourd'hui les deux plus grandes places fortes financières reconnues et utilisées par les différents intervenants professionnels qui ont besoin d'information et de visibilité sur le marché des matières premières agricoles. En 2011, sur la bourse de Chicago, le nombre de contrats concernant le blé s'élève à 23 450 070 de 136 tonnes chacun, soit un total de 3,189 milliards de tonnes, ce qui correspond à plus de cinquante fois le volume de la production américaine de blé sur la

7 Ces données sont présentes dans le rapport annuel de Franceagrimer, établissement qui est un conglomérat de cinq offices agricoles pour le compte de l'État français et qui fait le lien entre les filières agricoles (céréales, élevage, pêche, viande...) et les pouvoirs publics.

même année⁸. Ces chiffres nous montrent donc la disproportion évidente entre le marché physique et le marché à terme puisque la production nationale américaine est, en somme, achetée puis revendue des dizaines de fois en l'espace de quelques mois. Toutefois cette disproportion peut également être un atout dans la mesure où elle génère l'arrivée d'une multitude d'agents susceptibles d'offrir une couverture du risque à un moment donné ; la liquidité du marché est donc assurée.

Les opérations de couverture

142

Pour réaliser une opération de couverture sur le marché à terme des matières premières agricoles, plusieurs choix s'offrent aux acteurs mais tous ont un point commun : ils sont connus sous l'appellation « produits dérivés ». On entend par produit dérivé un contrat dont la valeur est « dérivée » autrement dit, qui a subi une déclinaison financière particulière à un prix et dans une durée donnés. On peut distinguer trois types de produits dérivés⁹ : les *swaps*, les contrats à terme et les options. Nous ne nous intéressons ici qu'aux contrats à terme relatifs aux matières premières agricoles. Ces derniers occupent en effet la plus grande place dans le fonctionnement des marchés actuels. Le marché agricole, comme tout marché dans le modèle économique, est soumis à une rencontre entre l'offre et la demande de produits agricoles. Une volatilité importante des prix existe sur ce type de marché en raison d'un problème de correspondance entre l'offre et la demande. En effet, la demande de produits agricoles peut être considérée comme inélastique¹⁰ d'un point de vue économique c'est-à-dire qu'une baisse du prix des produits agricoles n'entraîne pas une augmentation de la consommation¹¹. À l'inverse, l'offre sur le marché agricole et ses variations pour des raisons géopolitiques ou climatiques ont un impact très fort sur la volatilité des prix, car une pénurie de l'offre entraîne mécaniquement des risques de famine à l'échelle internationale.

Nous n'excluons pas que le recours à des effets de levier puisse également exister sur ce marché à terme et avoir des conséquences non négligeables, mais il ne sera pas abordé dans le cadre de cet article. Par « contrats à terme », nous

8 Une étude plus approfondie est présentée dans le cahier de Déméter « La financiarisation des marchés de matières premières agricoles ». Cette étude est une parution du club Déméter qui est une association pilotée par des chefs d'entreprise du secteur agricole et agroalimentaire.

9 Pour une explication plus approfondie voir notamment Yves Jégourel, « Les produits dérivés : outils d'assurance ou instruments dangereux de spéculation ? », *Cahiers français*, n° 361, « Comprendre les marchés financiers », 2011, p. 40-46.

10 L'élasticité est une mesure de sensibilité d'une variable par rapport à une autre, l'élasticité prix de la demande revient à étudier les variations de la demande lorsque le prix fluctue.

11 Voir notamment la présentation de Jean-Marc Boussard, « Gestion des risques et des crises dans le secteur agricole », 2005. Intervention auprès du Parlement européen – commission de l'Agriculture et du Développement rural.

entendons un document contractuel qui fixe, dans une durée limitée, un volume et un prix d'achat et de vente encadrés. Cette mutation d'un produit financier permet de le rendre plus en adéquation avec les attentes du marché et limiter ainsi les risques encourus par l'investisseur. L'explosion de la financiarisation de ces dernières décennies impacte donc nécessairement la structure des entreprises maritimes, notamment par l'allongement de la chaîne logistique globale. En outre, toutes les grandes entreprises maritimes cherchent à anticiper et à se prémunir le plus possible contre le risque de fluctuation. Ce recours massif aux produits dérivés est également détenteur d'un pouvoir de normalisation¹², c'est-à-dire qu'il est aujourd'hui quasi systématique pour toutes les grandes transactions de matière première agricole. L'usage de ces produits dérivés est donc devenu une nécessité et un recours incontournable pour tous les grands groupes acteurs du commerce international. Cette normalisation d'usage des dérivés dans les transactions brouille ainsi certaines particularités de l'entreprise maritime vis-à-vis de l'entreprise terrestre et entraîne un affaiblissement de la frontière entre ces deux entités.

Le vrac céréalier : ses courtiers agricoles et sa dynamique spéculative

Le courtier agricole joue le rôle d'interface entre le vendeur et l'acheteur, son rôle est de faciliter les échanges et de proposer diverses solutions pour minimiser le coût et les risques liés aux transactions sur le marché des matières premières. Le recours au courtier agricole est aujourd'hui quasi indispensable sur le marché du vrac sec, notamment pour l'achat et la vente de gros volumes et les dépenses liées à des services de conseil et de gestion ont augmenté de 50 % entre 2005 et 2015 pour s'élever à 2 milliards d'euros pour les exploitations françaises¹³. Dans cet article, nous ne nous intéresserons qu'aux transactions qui ont recours à des courtiers agricoles. En règle générale, les transactions suivent un schéma qui relie quatre acteurs : le vendeur, le client, l'armateur – le transporteur – et l'entreprise de stockage. Pour résumer, le vendeur et le client destinataire de l'export entrent en négociation et ont recours à plusieurs intermédiaires. L'entreprise de stockage terrestre et/ou portuaire constitue le maillon de la chaîne juste avant l'exportation finale assurée par les armateurs. Toutefois, l'acteur central, qui permet *in fine* de concilier les aspirations, les besoins et les conditions de l'ensemble des protagonistes se trouve être dans l'immense majorité des transactions, le courtier ou négociant agricole.

¹² Cette question du pouvoir normalisant des dérivés est entendue ici au sens du « trou noir » présenté par Pierre Lascoumes et Dominique Lorrain dans « Troux noirs du pouvoir. Les intermédiaires de l'action publique » (*Sociologie du travail*, vol. 49, n° 1, 2007, p. 1-9).

¹³ L'étude complète est parue dans *Insee première*, n° 1160, « Les agriculteurs recourent de plus en plus à des prestataires de service », 2007.

Sur le marché des matières premières, très volatil, le recours à des courtiers qui ont une solide connaissance des marchés à terme devient quasi systématique dans la planification des flux de marchandises. C'est lui qui permet de minimiser les risques en souscrivant des contrats qui ont valeur de produit financier. Son rôle est crucial puisque c'est son analyse et ses recommandations, notamment en matière de souscription à des produits financiers pour se « couvrir » qui vont permettre, grâce à une amélioration de la visibilité sur le marché, de conclure la vente. L'essor sans précédent et le poids des courtiers agricoles – bien souvent intégrés aux grands groupes céréaliers – dans les processus décisionnels accentue le pouvoir normalisant de l'usage des dérivés financiers. Il est un pivot central de l'export céréalier puisqu'il joue en quelque sorte le rôle de facilitateur des échanges ce qui le rend incontournable sur un marché réputé volatil. En vue d'apporter des solutions et d'amoindrir le risque de volatilité, il propose grâce à sa fine connaissance des marchés des contrats adaptés et aptes à satisfaire les deux parties.

144

Des mouvements spéculatifs existent cependant sur ce type de marché connu pour être volatil. L'intérêt pour le spéculateur est de profiter de cette instabilité en vue de prendre des positions qui anticipent une hausse des cours. Certes, des effets de levier et des prises de position à la baisse via par exemple le service de règlement différé (SRD)¹⁴ existent, mais elles ne seront pas abordées dans le cadre de cette communication. La spéculation prend une autre dimension lorsqu'elle s'attaque aux produits alimentaires, car provoquer une hausse des cours du prix du blé a nécessairement des répercussions géopolitiques graves dans un monde déjà largement touché par l'insécurité alimentaire¹⁵. Cette tension spéculative touche en réalité uniquement les céréales qui sont au cœur des échanges internationaux, telles que le blé, le maïs et le riz¹⁶, car elles représentent les plus gros volumes échangés et sont à la base de l'alimentation mondiale. Malgré tout, il reste extrêmement complexe d'établir un lien de causalité évident entre les produits financiers et les périodes de fortes tensions des prix de certaines denrées.

Un article paru dans *La Vie économique* souhaite proposer un éclairage sur cette idée reçue – qui mérite d'être scientifiquement débattue – de l'impact de

14 La spéculation peut se faire sur la hausse ou la baisse des cours il est donc possible de faire du profit quand les cours baissent via des positions de vente à découvert. Ce service permet d'investir en achat ou vente à découvert avec des effets de levier pouvant aller jusqu'à cinq sur certaines valeurs cotées.

15 L'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture rappelle dans son « État de l'insécurité alimentaire dans le monde », paru en 2015, que malgré des améliorations, 795 millions de personnes qui souffrent encore de la faim actuellement à travers le monde.

16 Voir à ce sujet l'article de Pierre Janin, « Les « émeutes de la faim » : une lecture (géo-politique) du changement (social) », *Politique étrangère*, vol. 74, n° 2, été 2009, p. 251-263.

la spéculation sur le marché des matières premières en matière d'évolution et de fixation des prix à moyen et long terme¹⁷. La dynamique spéculative joue indéniablement un effet à court terme sur le prix des matières premières, mais les économistes suisses qui ont mené cette étude ont souhaité aller plus loin et démontrer si le recours à des contrats financiers avait un impact direct ou non sur la formation des prix. L'étude tente de démontrer s'il y a une corrélation entre deux facteurs observables : la hausse des prix des denrées alimentaires et la hausse des contrats financiers spécifiques aux investissements sur les denrées alimentaires. Leurs conclusions montrent principalement qu'il n'y a pas de corrélation pleine et entière possible entre ces deux facteurs, l'usage de l'*indice working* – rendu possible par une cotation continue des prix sur les marchés à terme – qui divise les fluctuations en chocs transitoires et chocs à long terme appuie cette idée. Les contrats de courts termes entraînent des variations du prix des matières premières dans une perspective transitoire, le prix revenant ensuite vers « l'équilibre » de marché. Cette conclusion souffre toutefois d'une exception, le maïs : là où le blé obéit parfaitement à cette règle, le maïs accuse quant à lui un impact à long terme, une évolution à la hausse de son prix moyen.

L'intérêt d'une étude sur la spéculation des matières premières alimentaires tient également sur les propriétés physiques de celles-ci. Une spéculation sur le blé ou le maïs peut également être rendue possible dès lors que le coût d'immobilisation et de stockage est inférieur à la hausse potentielle anticipée. Le *Wall Street Journal* avait d'ailleurs consacré un article à ce nouveau comportement observable sur les marchés :

On objectera que des investisseurs financiers illustres manipulent les prix du marché et les faussent à leur profit, en thésaurisant des matières premières hors des dépôts officiels. Même si ce comportement semble atypique pour des spéculateurs (car contrairement aux transactions sur les marchés à terme, le contrôle d'une partie notable des biens stockés physiquement par un petit nombre d'acteurs immobilise un capital-risque considérable) l'argument exige un examen approfondi¹⁸.

Nous y apprenons notamment que depuis la chute vertigineuse du cours du Brent¹⁹, les plus grands courtiers ont « affrété des supertankers pour une capacité

17 La totalité de l'étude est disponible Heinz Zimmermann & Marco Haase, « Spéculation et prix des matières premières sur les marchés à terme », *La Vie économique. Revue de politique économique*, n° 42, novembre 2013, p. 43-46.

18 Cette citation est tirée de la traduction d'un article du *Wall Street Journal*, « Des supertankers en guise de réservoir », repris dans le numéro 1265 du *Courrier international* du 28 janvier 2015.

19 Il n'est fait mention que du cours du Brent c'est-à-dire de l'indice de référence pour le marché européen qui fait état de la situation des principales plateformes du Nord de l'Europe.

totale équivalente à plus de 30 millions de barils ». La situation ressemble à ce que nous pouvons observer sur le marché des céréales à savoir un arbitrage entre l'écart des prix supposé entre la signature du contrat et la livraison avec le coût de stockage. De plus, cet article insiste sur une nouvelle manière de concevoir le *trading* par l'achat massif d'infrastructures (réservoirs, terminaux, etc.) en vue de mieux « contrôler » les fluctuations du marché.

LE RENOUVEAU DU STOCKAGE TERRESTRE ET MARITIME

Le cas du groupe Soufflet

146

Les grandes entreprises maritimes de stockage, propriétaires des silos portuaires, cherchent à valoriser les productions céréalières grâce à des « chargeurs » qui jouent le rôle de négociants qui achètent et stockent localement les productions agricoles. Ces derniers utilisent leurs réseaux pour revendre la récolte à l'international. Les connexions avec les armateurs pour l'exportation sont donc primordiales. La diversification de ces entreprises, notamment par une augmentation de leur taille liée à une intégration horizontale et/ou verticale²⁰, est un élément de plus qui vient amoindrir les spécificités des entreprises maritimes. À cet égard, le cas précis de grandes usines de stockage dont la production est en majorité exportée par voie maritime est symptomatique.

Un des leaders français du négoce des céréales, le groupe Soufflet, par ailleurs propriétaire de plusieurs silos portuaires à Rouen, premier port exportateur de céréales²¹, n'a cessé de diversifier ses activités ces dernières décennies. En outre, loin d'être uniquement une entreprise maritime – l'entreprise a démarré son activité de négoce par l'acquisition d'un silo portuaire en bord de Seine dès 1939 avant de développer la collecte de céréales en 1947 –, le groupe Soufflet est à la fois producteur de céréales et de vignes, collecteur, négociant, transformateur, distributeur (boulangerie, restauration) et acteur de la recherche en biotechnologie alimentaire. En outre, le groupe a acquis au fil des décennies un nombre considérable de silos terrestres et portuaires (Rouen dès 1968, puis Southampton et enfin la Pallice très récemment), ce qui a une double conséquence. D'une part, une capacité d'acheminement

²⁰ Par intégration horizontale nous entendons la volonté d'une entreprise d'étendre son réseau d'influence auprès d'acteurs qui sont présents au même niveau de la chaîne de valeur (rachat de concurrent et de technologies de production...). Par intégration verticale nous entendons une acquisition progressive, totale ou non de maillons hiérarchiques de la chaîne de valeur aval ou amont.

²¹ Avec 7,45 mt de trafics de céréales pour l'année 2013-2014, Rouen se classe premier port européen exportateur de céréales, ces chiffres ont été publiés par HAROPA ports: <http://www.haropaports.com/fr/tres-bonne-campagne-cerealiere-pour-haropa-port-de-rouen>, consulté le 3 décembre 2018.

et de stockage amplifiés et, d'autre part, une connexion terrestre-maritime parfaitement facilitée.

Cette diversification spectaculaire est révélatrice d'une tendance de fond des entreprises au cœur du commerce international et de la mondialisation d'atteindre une taille critique et de maîtriser le plus possible les risques en intégrant progressivement la chaîne logistique et en diversifiant les sources de revenus. Ainsi, des entreprises traditionnellement maritimes comptent aujourd'hui des entités dans leur groupe qui sont bien éloignées de leurs missions et activités historiques. Dans la même logique, des entreprises exerçant à l'origine une activité productive terrestre, de fabrication ou de transformation par exemple, se retrouvent à acquérir des silos portuaires et à devenir en partie des entreprises maritimes. Ainsi, le mouvement de fond de diversification et de concentration quasi oligopolistique des grands groupes céréaliers tend à flouter les distinctions entre les entreprises terrestre et maritime.

L'importance des connexions avec l'*hinterland*

Les connexions avec l'*hinterland*²² sont primordiales dans la mesure où elles permettent la facilitation du transit de marchandises du port à destination de l'arrière-pays. Il ne faut donc pas isoler le contexte portuaire ou le transport maritime de l'ensemble de cette chaîne²³. L'enjeu de la localisation des sites de stockage est donc aujourd'hui révolutionné notamment par rapport au caractère multimodal de l'acheminement²⁴ qui nécessite adaptation et flexibilité des logiques d'acheminement et de stockage. Cette volonté de facilitation, d'inspiration néolibérale, se trouve outre les réformes professionnelles dans les grands projets de modernisation de l'espace portuaire dans sa dynamique outland-hinterland²⁵. Dans le cas de la France, deux immenses projets sont progressivement en train d'émerger (l'axe Seine et le canal Seine-Nord Europe). Ces deux projets ont en commun de chercher à faciliter le transit des marchandises et à offrir de nouveaux espaces de stockage, de distribution et d'acheminement aux entreprises. Des divergences existent entre les décideurs, chacun essayant d'être le mieux desservi possible, mais tous sont d'accord sur les grandes lignes du projet. « Les arguments mis en avant laissent en effet

22 Par *hinterland*, nous entendons une zone économique et logistique délimitée et connectée au réseau portuaire dans « l'arrière-pays ».

23 Yann Bouchery, « L'hinterland : un maillon clé pour la logistique maritime », *Questions internationales*, n° 70, « Les grands ports mondiaux », 2014.

24 Wenji Fan, Hui Wang, Ruomeng Zhang & Rongna Xiao, « The Construction of International Logistics Information Platform Based on Global Supply Chain », *Advanced Science Letters*, vol. 19, n° 4, 2013, p. 1086-1089.

25 Olaf Merk & Claude Comtois, *Compétitivité des villes portuaires. Le cas de l'axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris, Caen) - France*, éditions OCDE, 2011.

transparaître une conception convergente du développement territorial, inspirée des valeurs néolibérales²⁶. » L'enjeu environnemental côtoie ici la rentabilité économique puisque le transport multimodal par voie fluviale ou ferroviaire est beaucoup moins polluant et coûteux que le transport routier. Les ports maritimes deviennent ainsi les clés de voûte de ce long maillage territorial qui peut transporter de grandes quantités de marchandises à faible coût au fil de l'eau jusqu'au point de débouché final, le cœur des grandes villes²⁷.

Le port n'est qu'un point de transit des marchandises qui doivent ensuite rejoindre leur destination finale. La recherche de gain de compétitivité passe donc inexorablement par la modernisation des connexions avec l'arrière-pays. Il semble donc que les acteurs permettant la connexion avec l'*hinterland*, parmi lesquels les organismes stockeurs, ne doivent pas être exclus de cette cartographie simplifiée des relations professionnelles dans le secteur du commerce maritime. On peut distinguer trois types de connexion : le réseau ferroviaire, la desserte fluviale et le transport routier. En définitive, ces logiques d'acquisitions et de stockage peuvent devenir un levier puissant de maîtrise des coûts d'acheminement et d'intégration verticale de la chaîne de valeurs.

LES IMPACTS DE CETTE NOUVELLE LOGISTIQUE D'ACHEMINEMENT ET DE STOCKAGE PORTUAIRE SUR L'ARMEMENT DE VRAQUIER

Un contexte international défavorable à l'armement

L'armateur est un acteur central du commerce international puisque c'est lui qui permet l'acheminement de la majorité des marchandises échangées à travers le globe. Avant toute réflexion autour des impacts liés aux nouvelles logiques d'acheminement et de stockage portuaire sur le transport du vrac sec, il est indispensable de contextualiser le rôle de l'armateur dans la dynamique des échanges internationaux. En effet, sans prise en considération du contexte international et des crises économiques et financières majeures qui périodiquement viennent durement l'impacter, il est impossible de cerner l'environnement concurrentiel et fluctuant dans lequel évoluent les armateurs. En outre, les évolutions du taux de fret maritime, c'est-à-dire le prix du transport, qui sont les résultats de la volatilité d'un marché du fret qui est par essence international, jouent également un rôle prépondérant.

26 Cette citation est tirée d'un article publié dans la section débats de la revue *Métropole* : Brennetot Arnaud, Michel Bussi & Yves Guermond, « Le Grand Paris et l'axe Seine », *Métropoles* [en ligne], n° 13, 2013, en ligne : <http://metropoles.revues.org/4788>, mis en ligne le 1^{er} décembre 2013, consulté le 3 décembre 2018.

27 Antoine Frémont, « Quel rôle pour le fleuve dans le Grand Paris des marchandises ? », *L'Espace géographique*, vol. 41, n° 3, 2012, p. 236-251.

La crise financière de 2008 a marqué un recul important de la production et des exportations mondiales, ce qui représente une baisse de près 4,50 % du trafic maritime international entre 2008 et 2009²⁸. Il est indispensable de ne pas déconnecter le transport maritime de la situation globale du commerce international. Un contexte international défavorable aux échanges marque un recul des volumes transportés par voie maritime ce qui se traduit mécaniquement par une baisse de la demande de transport. Certes, la tendance de fond du commerce international et donc du transport de fret reste globalement à la hausse. Le transport de fret a dépassé les 10 milliards de tonnes de marchandises en 2014, soit deux fois plus que durant les trois dernières décennies, et les scénarios les plus optimistes font état d'un triplement du volume transporté pour le porter à 30 milliards de tonnes d'ici à 2050²⁹. Toutefois cette tendance de fond n'exclut pas que des éléments conjoncturels puissent venir alourdir les difficultés des armateurs et avoir des répercussions, malgré une reprise des échanges et du tonnage. L'augmentation du volume de marchandises à transporter est certes un préalable indispensable à la bonne santé des armateurs mais ne constitue pas un automatisme. La rémunération des armateurs se jauge en fonction du taux de fret appliqué sur le transport de marchandises. De fait, sur une même période, ce taux de fret est variable selon la marchandise transportée – pétrolier-gazier, roulier, conteneur, vrac solide et liquide. Le rapport de 2014 de la Cnuced pointait du doigt un effondrement du taux de fret concernant notamment le vrac solide. La principale explication de cet effondrement du taux de fret tient pour les transporteurs dans un décalage entre le nombre de navires qui composent la flotte (qui a augmenté de manière significative) et la demande globale³⁰.

Le coût du fret céréalier a connu un effondrement majeur de 2008 à 2010³¹. Le Baltic Dry Index (BDI)³² peine à redémarrer depuis, le coût de transport des céréales a été divisé par quatre entre 2007 et 2009, permettant notamment aux

28 D'après le calcul par taux de variation du volume de tonnage transporté entre ces deux années, chiffres présents dans le rapport 2014 de la Cnuced, p. 26.

29 Le groupe Clarksons, en partenariat avec la Cnuced a proposé une prospection autour de trois scénarios du plus réaliste au plus optimiste.

30 Cette explication est notamment documentée dans le rapport annuel 2015 des Armateurs de France, en part. p. 44.

31 Ces chiffres sont présentés à l'occasion du rapport d'exercice annuel 2011 du Conseil international des céréales.

32 Le Baltic Dry est un indice, fourni par l'entreprise Baltic Exchange, qui concerne le transport maritime de vrac sec. Faisant aujourd'hui figure de référence chez les transporteurs et plus largement l'ensemble des acteurs de la chaîne et les investisseurs, on a tendance à dire qu'il est le « pouls » de la demande de transport. Pour faire simple c'est un rapport offre-demande de transport de marchandise par voie maritime, lorsque l'indice est élevé cela sous-entend qu'il y a plus de marchandises à transporter que de navires à disposition, ce qui fait mécaniquement monter les prix du fret et lorsqu'il s'effondre c'est l'inverse.

grains nord-américains de gagner en compétitivité sur le marché méditerranéen. Il se situe pour l'année 2014-2015 dans une tendance baissière de 4 000 à 2 838 points. L'indice a chuté de 95 % entre 2006 et 2015³³. L'effondrement du Baltic Dry vient de la conjonction de deux facteurs : la crise mondiale de 2008 et le ralentissement de la production et des exportations, d'une part ; l'arrivée massive de vraquiers lancés en chantier dans la période d'euphorie avant crise d'autre part. En conséquence, il n'y a plus aucun vraquier qui soit sous pavillon national au 1^{er} janvier 2015³⁴. Bien que l'activité économique soit repartie et que la croissance du commerce international atteigne à nouveau les 3 %, les armateurs éprouvent de grandes difficultés dans le secteur du vrac sec, les taux d'affrètement étant historiquement bas.

150

L'autonomisation du négoce dans son processus historique a connu bien des situations liées notamment aux évolutions du commerce international. Il n'en demeure pas moins qu'à l'heure actuelle, nous pouvons observer un déséquilibre des rapports de force en défaveur du secteur de l'armement, autour d'une double contrainte financière et logistique située en amont de la chaîne de valeur. Le transporteur maritime est aujourd'hui sous pression, puisqu'il a face à lui des acteurs qui se sont concentrés et qui maîtrisent toute la chaîne de valeur à l'exception du transport final – notamment pour le blé, une situation quelque peu différente existe notamment pour le café ou le sucre. Avec un contexte international qui est actuellement défavorable aux armateurs du fait de leur surcapacité de flotte, les logiques d'acheminement et de stockage deviennent une arme suffisamment puissante pour inverser les rapports de force dans la négociation du prix de transport maritime. En effet, l'augmentation du transport et l'émergence des plateformes multimodales renforcent d'autant plus le besoin de modernisation et de compétitivité des *hinterlands*. Cette logique de renforcement et de concentration de la sphère logistique s'accompagne d'une élévation croissante du poids de la sphère financière dans la gestion quotidienne et décisionnelle du négoce de vrac sec. Les produits dérivés financiers du marché des matières premières agricoles, au travers notamment de l'expertise des courtiers et des opérations de couverture, permettent de minimiser les risques de volatilité et de garantir une certaine forme de stabilité sur le marché. Certes des mouvements spéculatifs et/ou des prises de position hasardeuses existent sur

33 Voir à ce sujet l'article de Muryel Jacque, « Les coûts du fret maritime au plus bas depuis trente ans », paru dans *Les Échos*, le 2 février 2015.

34 Cette donnée provient du rapport des Armateurs de France 2014-2015, p. 50. Dans son article « Le naufrage de la marine marchande française au xx^e siècle », Marie-Françoise Berneron-Couvenhes pointait déjà les freins structurels liés au manque de compétitivité du pavillonnage français dans un contexte international largement dominé par la flexibilité et l'automatisation (*Entreprises & histoire*, n° 27, 2001-1, p. 23-43).

ce marché, mais il demeure difficile d'établir un lien de causalité indéfectible entre la spéculation et l'augmentation massive du prix des denrées agricoles sur le moyen et long terme. Il apparaît donc que le contexte de mondialisation commerciale et financière actuel invite à ne pas concevoir les différentes étapes de la chaîne de valeur séparément mais plutôt de les analyser dans une perspective dynamique qui transcende les activités tout comme le caractère historiquement terrestre ou maritime des entreprises. L'entreprise maritime, et plus largement tout le système économique maritimo-portuaire, est en train d'être profondément bouleversée à la lumière d'une logique logistique et financière qui ne cesse de prendre de l'ampleur.

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 thalocratie

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*