



HAL
open science

Les compagnies maritimes, actrices et moteurs renouvelés de la mondialisation

François Drémeaux, Clément Fabre

► To cite this version:

François Drémeaux, Clément Fabre. Les compagnies maritimes, actrices et moteurs renouvelés de la mondialisation. Les mondialisations des années 1880 au milieu des années 1930, 2023, pp.654-657. hal-04234213v1

HAL Id: hal-04234213

<https://hal.science/hal-04234213v1>

Submitted on 10 Oct 2023 (v1), last revised 10 Oct 2023 (v2)

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

LES COMPAGNIES MARITIMES, ACTRICES ET MOTEURS RENOUVELES DE LA MONDIALISATION

Une mondialisation maritime

En un peu plus de 50 ans, entre 1860 et 1913, la valeur totale des marchandises exportées dans le monde est multipliée par dix (d'environ 3,6 milliards de dollars à 34 milliards). Le tonnage global est quant à lui multiplié par quatre sur la même période (de 11 millions de tonneaux à 40 millions), prouvant la place essentielle de la marine marchande dans les mondialisations à l'œuvre, que ce soit les flux migratoires, les mouvements de marchandises, ou encore la diffusion des idées (Fusaro, Polonia 2010). Ces déplacements répétés et le brassage des populations font des océans à l'époque contemporaine un laboratoire de la modernité et un avant-poste des transferts culturels.

Cette mondialisation maritime est stimulée par les grands projets terrestres que sont les percements du canal de Suez (1869) puis du canal de Panama (1914). Les temps de trajet sont alors considérablement réduits et les ruptures de charge diminuent au profit d'un commerce en droiture. En effet, plutôt que de doubler les caps – Bonne-Espérance ou Horn – les marchandises et les passagers sont souvent transbordés sur un chemin de fer transisthmique – de Colon à Panama en 1855 ; du Caire à Suez en 1858 –, voire sur de plus longues distances (la ligne ferroviaire transcontinentale est inaugurée en 1869 aux États-Unis). Les canaux interocéaniques ouvrent donc de nouvelles perspectives.

Dans l'esprit des saint-simoniens qui président aux destinées des entreprises maritimes (Nemo 2023), ces aménagements forment un ensemble homogène : autant de lignes continues qui sillonnent le globe pour mieux réunir les hommes et les marchés. Par exemple, le projet transatlantique des frères Pereire ne peut pas être envisagé uniquement dans sa dimension maritime. Les créateurs de la ligne française entre Le Havre et New York comptent également parmi les initiateurs de la ligne ferroviaire entre Paris et Le Havre. Ces gigantesques efforts en matière d'infrastructures de transport se suivent et se complètent.

L'âge de la vapeur

Les progrès techniques accélèrent également ces liaisons et augmentent la capacité des navires. Les innovations de la première révolution industrielle s'appliquent rapidement à la navigation, car la nécessité de trouver de nouveaux débouchés aux productions manufacturées stimule les liaisons intercontinentales. La vapeur remplace progressivement la voile, les hélices remplacent les roues à aubes, les coques en métal s'allongent : plus qu'une révolution maritime, courte et brutale, il faut envisager un âge de la vapeur qui s'étend des années 1830 jusqu'au début du siècle suivant. Une période au cours de laquelle les techniques se perfectionnent avec les besoins croissants des empires et du commerce.

La transition, toutefois, est progressive : le tonnage vapeur mondial ne dépasse le tonnage voile qu'en 1890. Au cours des premières décennies, la vapeur ne permet ni d'aller plus vite, ni de réduire les coûts de transport. L'intérêt repose d'abord sur le tonnage croissant des navires munis de ce moyen de propulsion. Pour le cabotage et les liaisons régionales ainsi que pour de modestes armateurs qui résistent notamment *via* le transport de pondéreux moins stratégiques, la voile persiste – souvent de manière complémentaire à la vapeur – jusque dans les années 1930.

Dans les années 1920, la machine à vapeur (charbon) cède face au moteur diesel (mazout). En 1838, le paquebot britannique *Great Western* (1 340 tonnes, 71 mètres et une capacité de 128 passagers) était le premier navire à vapeur à opérer une ligne régulière transatlantique : la traversée durait alors 15 jours. Dans les années 1880, le trajet est déjà réduit à 7 jours pour la plupart des compagnies. En 1935, lors de sa mise en service, le paquebot français *Normandie* (79 280 tonnes, 313 mètres et une capacité de 1 971 passagers) pulvérise le record de vitesse en un peu plus de 4 jours, remportant le très convoité Ruban bleu. Ce trophée décerné au propriétaire du navire le plus rapide sur le parcours transatlantique est un révélateur des concurrences politiques et économiques des principales puissances mondiales (Drémeaux, Klein, Vaisset 2023).

Les compagnies interocéaniques

L'entreprise maritime au long cours est coûteuse et risquée. L'ampleur des investissements nécessaires ainsi que l'urgence de supplanter les nations voisines sur des trajets stratégiques incitent certains armateurs, à la fin des années 1830, à créer de nouvelles compagnies de navigation, largement subventionnées par les États, et capables donc de miser d'emblée sur la vapeur. En une vingtaine d'années, les plus grandes entreprises maritimes du siècle suivant émergent : Peninsular and Oriental Steam Navigation Company (1837), Cunard Line (1838) et White Star Line (1845) en Grande Bretagne ; Hamburg America Line (1847) et Norddeutscher Lloyd (1857) dans la Confédération germanique ; Compagnie des Messageries Maritimes (1851) et Compagnie générale maritime (1855, renommée Compagnie générale transatlantique en 1861) en France ; Rubattino (1841) et Florio Line (1861), fusionnées en 1881 sous le nom de Navigazione Generale Italiana, en Italie ; Pacific Mail Steamship Company (1848) et US Mail Steamship Company (1848) aux États-Unis. C'est le début d'une nouvelle ère maritime dont l'océan Atlantique est le premier enjeu (Fox 2004).

Il ne peut y avoir de grande entreprise maritime sans soutien d'un gouvernement. L'organisation et le maintien d'une ligne régulière passe d'abord par une convention postale pour acheminer le courrier au-delà des océans. Pour les États, ces liaisons privilégiées sont des gages de souveraineté et de sécurité en matière de communication, notamment pour assurer la continuité territoriale des empires. Pour les compagnies, c'est l'assurance d'un revenu stable et prévisible.

Dans les cas français et anglais particulièrement, le réseau maritime est étroitement lié à la géographie impériale. Outre les débouchés commerciaux, la présence de chantiers de réparation, de stations de charbonnage, d'entrepôts sécurisés ou encore la proximité d'une base navale déterminent le tracé des lignes. La maîtrise des océans n'est donc pas que militaire, et le terme de thalassocratie britannique appliqué au XIX^e siècle (1815-1914) doit englober l'ensemble du dispositif maritime anglais.

Au-delà de l'articulation des intérêts commerciaux de chaque nation, les marines marchandes sont nécessaires aux conquêtes coloniales et au maintien d'un lien avec les autorités régionales. Les Messageries Maritimes (compagnie française fondée en 1851) transportent ainsi les corps expéditionnaires français vers la Chine (1860) ou à Madagascar (1881 et 1895) et assurent la liaison Saïgon - Haïphong presque sans discontinuer de 1880 à 1954. La métropole finance le parcours vers les colonies, et les colonies subventionnent les embranchements locaux. La compagnie perçoit un montant fixe pour chaque mille marin parcouru sur une ligne régulière avec des escales déterminées et obligatoires. À partir de ce réseau public établi à moindres frais pour l'entreprise, la compagnie développe ensuite des

lignes commerciales non contractuelles, et donc privées, qui intéressent directement les investisseurs (Berneron-Couvenhes 2007).

En cas de difficultés financières, les États interviennent pour renflouer les caisses, garantir les prêts auprès des banques ou encourager des fusions. Pour renforcer la compétitivité des compagnies sur le marché international, les gouvernements offrent également des avantages fiscaux aux armateurs. Ces dispositifs, ajoutés aux investissements nécessaires à la mise en place des lignes, à la construction et au fonctionnement des navires ainsi qu'à la logistique terrestre, incitent les gouvernements à maintenir leur collaboration avec les mêmes acteurs, qui obtiennent donc de quasi-monopoles.

La fin du XIX^e siècle voit apparaître de nouvelles puissances et, avec elles, des compagnies concurrentes : au Japon (Mitsui OSK en 1884, NYK en 1885) et aux États-Unis (American Line en 1871, Dollar Line en 1900). Si la tragédie du *Titanic* (avril 1912) marque autant les esprits contemporains, c'est que les représentations mentales de l'époque projettent l'invincibilité occidentale sur ces géants des mers. Deux ans avant la Première Guerre mondiale, le naufrage du paquebot de la White Star Line est un signe de la vulnérabilité européenne (Resche 2022). Depuis les années 1880, les compagnies de navigation sont engagées dans une course effrénée aux unités toujours plus grandes, plus modernes et plus rapides, rivalisant également en matière de luxe et de confort. Quatre paquebots illustrent parfaitement cette concurrence en fin de période : *Bremen* (1928, Allemagne), *Rex* (1931, Italie), *Queen Mary* (1934, Royaume-Uni), *Normandie* (1935, France). Le paquebot est un symbole du prestige national, un ambassadeur sur les océans.

Les rivalités politiques cachent une autre réalité commerciale. La compétition acharnée pouvant être ruineuse, la plupart des compagnies s'entendent au sein de cartels (appelées conférences maritimes) pour réguler les tarifs du fret sur les principales voies de navigation. Les cargos ne sont donc pas impactés par la bataille du prestige. La mondialisation maritime se développe sous les auspices d'accords entre compagnies à l'échelle régionale (Calcutta en 1875, Singapour en 1897 pour les premières initiatives les plus marquantes). Les gouvernements des puissances s'entendent pour accepter ce système comme un mal nécessaire, à une période où se multiplient pourtant les lois *antitrust* (Royaume-Uni en 1909 et États-Unis en 1914). Au détour de certaines dispositions (*Shipping Act* aux États-Unis dès 1916), les entreprises maritimes sont immunisées et peuvent ainsi conforter des situations de monopoles qui assurent une forme de souveraineté maritime et flattent le pavillon national.

Au cours des années 1930 néanmoins, la Grande Dépression puis l'essor de l'aviation laissent planer le doute sur la pérennité de ce modèle économique qui lèse toujours les chargeurs. En 1932, l'État français devient majoritaire dans le capital de la Compagnie générale transatlantique pour sauver l'entreprise de la faillite. Deux ans plus tard et pour les mêmes raisons, le gouvernement britannique impose la fusion de Cunard et White Star Line. Depuis 1928, une liaison aéropostale est établie entre Toulouse et Buenos Aires (en 9 jours) et, en 1936, Imperial Airways inaugure une liaison aérienne entre Londres et Hong Kong en 10 jours, présageant de nouveaux développements qui ne sont plus nécessairement maritimes.

Bibliographie

Berneron-Couvenhes Marie-Françoise, *Les Messageries Maritimes : L'essor d'une grande compagnie de navigation française, 1851-1894*, Paris, PUPS, 2007, 838 p.

François Drémeaux

Berneron-Couvenhes Marie-Françoise, Cassagnou Bernard (dir.), « La marine marchande française de 1850 à 2000 » (dossier), *Revue d'Histoire maritime*, n°5, PUPS, 2006, 272 p.

Fox Stephen, *Transatlantic. Samuel Cunard, Isambard Brunel, and the Great Atlantic Steamships*, New York, Harper Perennial, 2004, 544 p.

Fusaro Maria, Polonia Amélia (dir.), *Maritime History as Global History*, Liverpool, Liverpool University Press, 2010, 282 p.

Hope Ronald, *A New History of British Merchant Shipping*, Londres, John Murray, 1990, 553 p.

Drémeaux François, Klein Jean-François, Vaisset Thomas (dir.), « Une mise en connexion au monde : paquebots et grandes lignes maritimes (XIX^e-XX^e siècles) » (dossier), *Revue d'Histoire maritime*, n°33, PUPS, 2023, 246 p.

Nemo Philippe, « Saint-Simon et le saint-simonisme », dans *Histoire des idées politiques aux Temps modernes et contemporains*, Paris, PUF, 2013, p.855 à 882.

Resche Antoine, *Le Titanic, de l'histoire au mythe*, Bordeaux, La Geste, 2022, 280 p.