

Séminaire d'histoire économique et maritime :
**LES RISQUES ET LEUR GESTION CHEZ LES POPULATIONS USAGERES
DES MERS ET DES LITTORAUX DU PONANT (XII^E-XVI^E SIECLES)**

CRHIA (EA 1163)
Universités de La Rochelle et de Nantes
La Rochelle - 16 octobre 2009

**La mutualisation des risques inhérents aux activités maritimes :
le rôle des réseaux, des associations professionnelles
et des gouvernements urbains**

Eléments de problématique

Il existait un antagonisme économique fort au Moyen Âge entre les investissements considérables nécessaires aux activités liées à la mer et les incertitudes qui pesaient sur elles. La saliculture, la pêche comme le commerce souffraient bien évidemment des menaces d'avarie dues aux événements naturels ou aux fragilités technologiques. Le rapport entre l'offre et la demande pouvait varier de façon brutale et sensible, modifiant dans la foulée les prix des marchandises, du transport et de la monnaie. Chaque crise politique pouvait à tout moment sombrer dans l'affrontement militaire, réactivant simultanément la course, les razzias et les interdictions de commercer. Au gré des besoins du pouvoir en argent frais, le contexte fiscal était susceptible d'être modifié, parfois dans des proportions insupportables et stériles.

Au nombre des stratégies développées par les populations usagères de la mer pour lutter contre ces risques, l'on observe qu'elles s'employèrent à les assumer collectivement par leur mutualisation. Dans sa forme la plus réduite et la plus primitive, il s'agissait d'une simple expédition commerciale, collective et temporaire, organisée par un « cap-marchand¹ ». Ce dernier, qui en était instigateur, gérait les intérêts de plusieurs chargeurs, louait la ou les embarcations nécessaires, et payait pour le compte de l'ensemble les taxes et charges du transport. Répétant des opérations de la sorte, un même négociant partageait sa cargaison et réduisait d'autant l'impact économique qu'aurait produit un accident de parcours sur les biens qu'il aurait chargés sur un seul navire.

Forme associative plus élaborée, un groupement financier pouvait être décidé grâce à la rédaction d'un contrat de parsonnerie. Par ce moyen, la propriété d'un navire était fractionnée en trois ou quatre parts. Les frais d'entretien et d'exploitation comme les profits étaient divisés dans les mêmes proportions. Surtout, le coût d'éventuelles pertes subies lors des voyages était supporté par l'ensemble des parsonniers et non par un seul individu. Afin de répartir et de limiter les risques maritimes, les armateurs préféraient ainsi souvent investir dans les parts de plusieurs bateaux qu'acquérir en propre un unique bâtiment. Cette stratégie de dilution du coût des dommages potentiels a sans doute contribué au succès de la flotte bretonne durant la seconde moitié du XV^e siècle. Face à la concurrence de navires de grande

¹ Marchand qui organise et supervise l'entente commerciale.

taille (plus de 100 tonneaux) lancés par quelques grands armateurs castillans, anglais ou allemands, les Bretons proposaient des unités plus réduites, des carvelles, détenues par un ensemble de modestes propriétaires. L'affréteur bordelais qui faisait appel à eux, expédiant son vin dans plusieurs bateaux, aux côtés d'autres marchandises comme des céréales ou du bois, limitait d'autant les risques encourus : le naufrage de l'un d'entre eux ne grevait pas l'ensemble de son expédition ; et ses tonneaux, chargés parmi des marchandises de moindre valeur, attiraient moins la convoitise des pirates et des pillards.

À une échelle supérieure, la mutualisation fut recherchée dès le XIII^e siècle par certaines communautés de gens de mer qui se structurèrent en associations de métier. Entre 1204 et 1213, les Bayonnais créèrent leur *Societas navium*, organisation professionnelle dont les statuts témoignent de l'ambition des maîtres et des compagnons : protéger ses membres, défendre leurs intérêts et régir leurs relations. Parmi les règles qui y sont énoncées, les premières concernent l'entraide et l'assistance en toute circonstance, en particulier face à un péril en mer². La fondation de la *Companhia das naus* par privilèges du roi portugais D. Fernando I (1345-1383), prescrivait notamment la création de deux caisses, à Porto et Lisbonne, alimentées par une taxe de 2% sur la valeur du fret, dont les sommes récoltées devaient servir à l'indemnisation des assurés de cette « mutuelle d'armement³ ». Les guildes de marchands qui ont essaimé dans le nord de l'Europe agissaient selon les mêmes préoccupations. Ces associations disposaient souvent d'un fonds commun destiné à compenser tout ou partie des pertes subies par des confrères sinistrés. Enfin, la mise en place progressive de réseaux portuaires, urbains et marchands a pu contribuer, sous des formes similaires, à diviser les risques inhérents au transport maritime. Par exemple, en 1296, les professionnels des principales villes portuaires du nord de la Castille se regroupèrent pour former une puissance navale commune, la *Hermanidad de la Marina de Castilla*, structure protectionniste, capable notamment de résister à la concurrence sur le marché du fret. Il est vrai que ces groupements organisés de solidarité et d'assistance n'étaient pas l'apanage exclusif des populations maritimes. Rappelons que l'Église en fut souvent l'inspiratrice. Et dans les villes européennes, nombre d'activités professionnelles furent structurées en métiers durant la fin du Moyen Âge. Cependant, chez les communautés d'usagers de la mer, ces organisations paraissent plus précoces, plus variées et s'apparentent davantage à des institutions de mutualisation du risque. Enfin, la pratique usuelle des risques influença non seulement les associations économiques établies en corporations, mais aussi en profondeur les structures urbaines.

Certaines villes-ports, gouvernées par des bourgeoisies marchandes puissantes, mirent à profit leurs statuts communaux et leur pouvoir de délibération pour prendre la forme d'organisations mutualistes. À une échelle encore supérieure ce sont plusieurs villes qui, mues par des intérêts économiques et parfois politiques communs, prirent l'initiative de se lier. Il est significatif d'observer que les hanses médiévales aient en majorité concerné des communautés urbaines littorales ou dont les activités commerciales dépendaient largement des circulations maritimes. Fondée vers 1050, la hanse de Bruges, devenue bientôt la hanse de Londres, réunissait plus d'une vingtaine de villes de Flandre occidentale importatrices de laine et exportatrices de draps, en relation avec la capitale anglaise. Deux siècles plus tard, concrétisant l'essor urbain et économique des Allemands en mer du Nord et en Baltique, les villes de Lübeck et d'Amsterdam se ligüèrent en 1241, augurant la réunion des villes-ports des côtes néerlandaises, rhénanes, saxonnes, wendes, poméraniennes, prussiennes et livoniennes. Assemblées régulièrement en *Hansetad* à partir du milieu du XIV^e siècle, leur

² E. Goyheneche, *Bayonne et la région bayonnaise du XII^e au XV^e siècle*, Leioa, Universidad del País Vasco, 1990, p. 313-322.

³ Louis-Augustin Boiteux, *La Fortune de mer. Le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1968, p. 40-41.

ambition n'était pas réellement l'autonomie politique : elles ne formèrent jamais un État même si, individuellement, elles disposaient de larges libertés juridiques, économiques, fiscales et monétaires. Il s'agissait d'une organisation essentiellement tournée vers la défense des hommes, des biens et des intérêts de ses membres. Cela se traduisait par des mesures protectionnistes visant au développement de comptoirs et de privilèges commerciaux, au contrôle des marchés, des flux, des prix et des routes du commerce maritime, à la sécurité des flottes marchandes, à la lutte contre la concurrence étrangère, à la réglementation monétaire, etc. On en vint même, au XV^e siècle, à lutter contre l'usage systématique du crédit dans les relations commerciales avec les non-Hanséates, qui déstabilisait les prix, perturbait les affaires, bref faisait prendre aux négociants des risques susceptibles de les conduire à la faillite et à la malhonnêteté. Dans les situations les plus périlleuses, le *Hansetad* envoyait des délégations en ambassade pour régler les litiges et conflits, décidait la mise en place de blocus ou le financement d'une armée d'hommes et de navires pour faire respecter ses intérêts, lutter contre la piraterie et soutenir les convois, et faisait lever dans ce but des taxes sur les échanges⁴.

À partir de l'étude de ces différentes formes de mutualisation des risques, le séminaire propose de souligner combien la recherche de sécurité, d'équilibre et de stabilité, de confiance en somme, sans lesquels le commerce maritime international n'aurait pu se déployer, eut une répercussion majeure sur les formes d'organisation économiques, politiques et sociales propres aux populations usagères de la mer.

Organisateur

Mathias TRANCHANT, *MCF, Université de La Rochelle*

Contact

Mathias Tranchant : mtrancha@niv-lr.fr



⁴ Philippe Dollinger, *La Hanse (XII^e-XVII^e siècles)*, Paris, Aubier, 1964.