

Les principales bourses de la City : Ce sont :

La MINCING LANE et le RUBBER EXCHANGE qui sont des bourses de café, du cacao, du sucre, du caoutchouc, du jute, des huiles végétales, de l'ivoire ;

La LONDON METAL EXCHANGE qui est la plus connue des bourses de commerce de Londres (cuivre, zinc, plomb, étain ...) ;

La BALTIC MERCANTILE AND SHIPPING EXCHANGE qui est la plus grande bourse des affrètements du monde (maritimes et aériens) est aussi une bourse de certaines matières premières ;

La LLOYD'S est la plus grande bourse des assurances du monde et enfin d'autres bourses comme :

LONDON COMMODITY EXCHANGE, TEA MARKET, LONDON WOOL TERMINAL, DIAMOND MARKET, FURS AND FURSKINS MARKET, etc...

Nous allons présenter avec quelques détails les principales bourses ainsi que les banques de la City :

1. BALTIC MERCANTILE AND SHIPPING EXCHANGE
2. LONDON COMMODITY EXCHANGE
3. LONDON METAL EXCHANGE
4. LLOYD'S
5. STOCK EXCHANGE
6. LES BANQUES DE LA CITY.

I. BALTIC MERCANTILE AND SHIPPING EXCHANGE

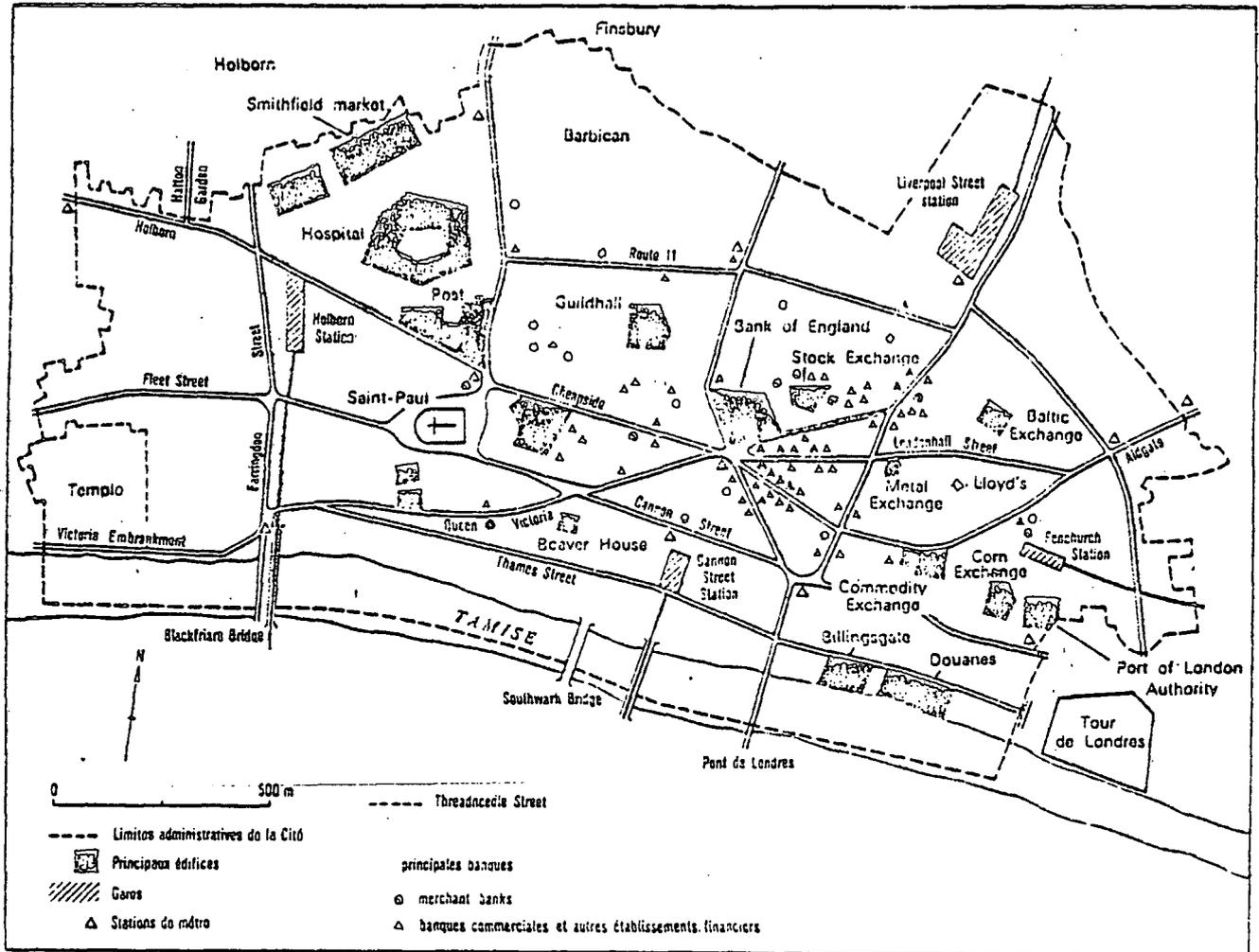
C'est la plus importante bourse d'affrètement au monde. Plus des deux tiers des affrètements sont traités à la BALTIC EXCHANGE. En 1949, la BALTIC devient la première bourse de frêt aérien ; cette date fut marquée par la naissance de l'Association des courtiers aériens.

Pour adapter la bourse aux changements des années soixante et pour éviter qu'elle ne soit concurrencée par celle de New-York en particulier, les règlements de la bourse furent révisés en 1968 et encore une deuxième fois en 1971. Les étrangers ayant résidé plus de trois ans au Royaume-Uni, furent autorisés à y rentrer comme représentants. En 1971, un regroupement des associations liées à la bourse entraîna la formation de la Fédération de l'Association des Huiles, des Graines et des Graisses (FOSFA) et de l'Association Commerciale des Céréales et des Aliments pour Animaux (GAFTA). Ces deux associations avaient leurs bureaux dans l'immeuble de la BALTIC EXCHANGE, tout comme l'INSTITUT of CHARTERED SHIPBOOKERS. Un grand nombre des membres de la BALTIC, sont des courtiers maritimes assermentés. Le rôle du courtier (1) est de jouer le rôle d'un intermédiaire entre le frêteur et l'affrêteur. Le métier de ces intermédiaires, demande des qualifications très poussées et assez complexes (2).

(1) Le courtier peut agir en qualité de représentant du "frêteur" ou de "l'affrêteur" ou des deux en même temps. Il peut être le propriétaire du navire, etc...

(2) La BALTIC EXCHANGE ressemble aux marchés de matières premières et, comme eux, fournit des occasions d'arbitrages et de spéculation.

PLAN I
LA CITY DE LONDRES



Source : J. LA BASSE, l'espace financier . A. Colin, Collection U. Paris 1973 p.122.

A la BALTIC, il y a deux sessions par jours pour le courtage maritime (c'est-à-dire pour l'affrètement) : une le matin et l'autre l'après-midi. Les affrètements se concluent après un accord entre le frêteur et l'affrêteur sur un taux de frêt et des modalités de chargement et de déchargement (1). Le courtier joue le rôle d'un centre de liaison grâce aux moyens de télécommunications. En général, au niveau de la bourse se dégage un taux de frêt moyen qui constitue le cours de base de la bourse de frêt pour le jour concerné et qui reflète apparemment le marché mondial d'affrètement.

Au niveau du BALTIC, c'est souvent l'affrètement au voyage (spot) qui est négocié étant donné que l'affrètement à temps et surtout à long terme se négocie directement entre frêteur et affrêteur.

Le rapport de force entre frêteur et affrêteur se traduit dans la rédaction des charte-parties. Il y a une certaine corrélation entre l'affrètement au voyage et l'affrètement à temps. Quand les taux de frêt "Spot" augmentent pour une raison ou une autre, les rapports de forces dans l'affrètement à temps seraient en faveur du frêteur et lui permettraient de faire inclure certaines clauses qui lui seraient bénéfiques dans la charte-partie. Dans le cas contraire, c'est l'affrêteur qui semblerait en position d'imposer ses conditions de fixation des taux de frêt.

En réalité, les choses sont plus compliquées. La conjoncture qui ferait balancer les rapports de forces ne serait

(1) Voir Tome II.

pas la seule variable déterminante. D'autres variables sont à prendre en considération, à savoir : la dimension (1) des deux parties en présence, la nature des marchandises, les lieux géographiques du trafic, etc...

Comme on l'a indiqué, au sein du Baltic Exchange, existent d'autres marchés pour de nombreux produits : colza, tournesol, lin, soja, lard, suif, châtaignes, coprahs, huile de palmier, huile de poissons. On trouve aussi les transactions à terme sur l'orge et le blé (2). Ceci démontre encore l'étroite imbrication, voire l'indissociabilité du service transport maritime des marchandises internationales ; les lieux où ils se négocient se rejoignent financièrement et physiquement.

La plus grande partie des membres du BALTIC (3) sont des

(1) On entend par dimension la puissance financière, le "pouvoir de pression" et même la domination quelquefois politique.

(2) En 1929 a été créé le marché des céréales de Londres -situé à la BALTIC EXCHANGE-. Il a été fermé durant la guerre. Pendant les 13 années au cours desquelles le Ministère de l'Alimentation (Ministry of Food) fut le seul acheteur, le département de céréales de la Bourse sommeilla. Il fallut attendre 1964 pour voir la reprise de certaines activités du marché des céréales, par exemple l'orge. A partir de 1965, les transactions qui étaient limitées aux céréales importées vont être étendues aux produits anglais : l'orge et le blé. Puis avec la politique préparatoire à l'adhésion à la CEE, la bourse a étendu ses activités aux opérations de transactions sur le blé et l'orge des pays de la Communauté.

(3) *The BALTIC EXCHANGE, The History of a Unique Market*, Hugh Barty-King, London 1977, 431 pages.

gens du shipping. La BALTIC s'occupe de tout ce qui est en rapport avec le navire et sa cargaison : Assurances, Réparations, Recrutement des marins, Financement (leasing etc...).

Notons que les deux associations FOSFA (Federation of Oils, Seeds and Fats Association) et GAFTA (Grain and Feed Trade Association) qui résultent de la fusion en 1971 du London CORN TRADE ASSOCIATION et du CATTLE FOOD TRADE ASSOCIATION ont réalisé les volumes des transactions à terme sur l'orge et le blé qui sont présentés dans le tableau ci-après :

TABLEAU 18 : VOLUME DES TRANSACTIONS A TERME SUR L'ORGE ET LE BLE

Année	Marchandises	Tonnage	Valeur en livres sterling
1973-74	Orge	2 430 000	153 000 000
1973-74	Blé	2 316 200	158 000 000
1974-75	Orge	2 398 900	139 000 000
1974-75	Blé	3 319 100	216 000 000
1975-76	Orge	3 090 500	253 500 000
1975-76	Blé	4 818 900	371 500 000

Source : Y.SIMON. Les bourses de commerce et les marchés à terme, Dalloz, 1978.

Il ne faut pas oublier qu'au niveau des marchés des céréales, c'est la bourse de CHICAGO (1) qui domine .

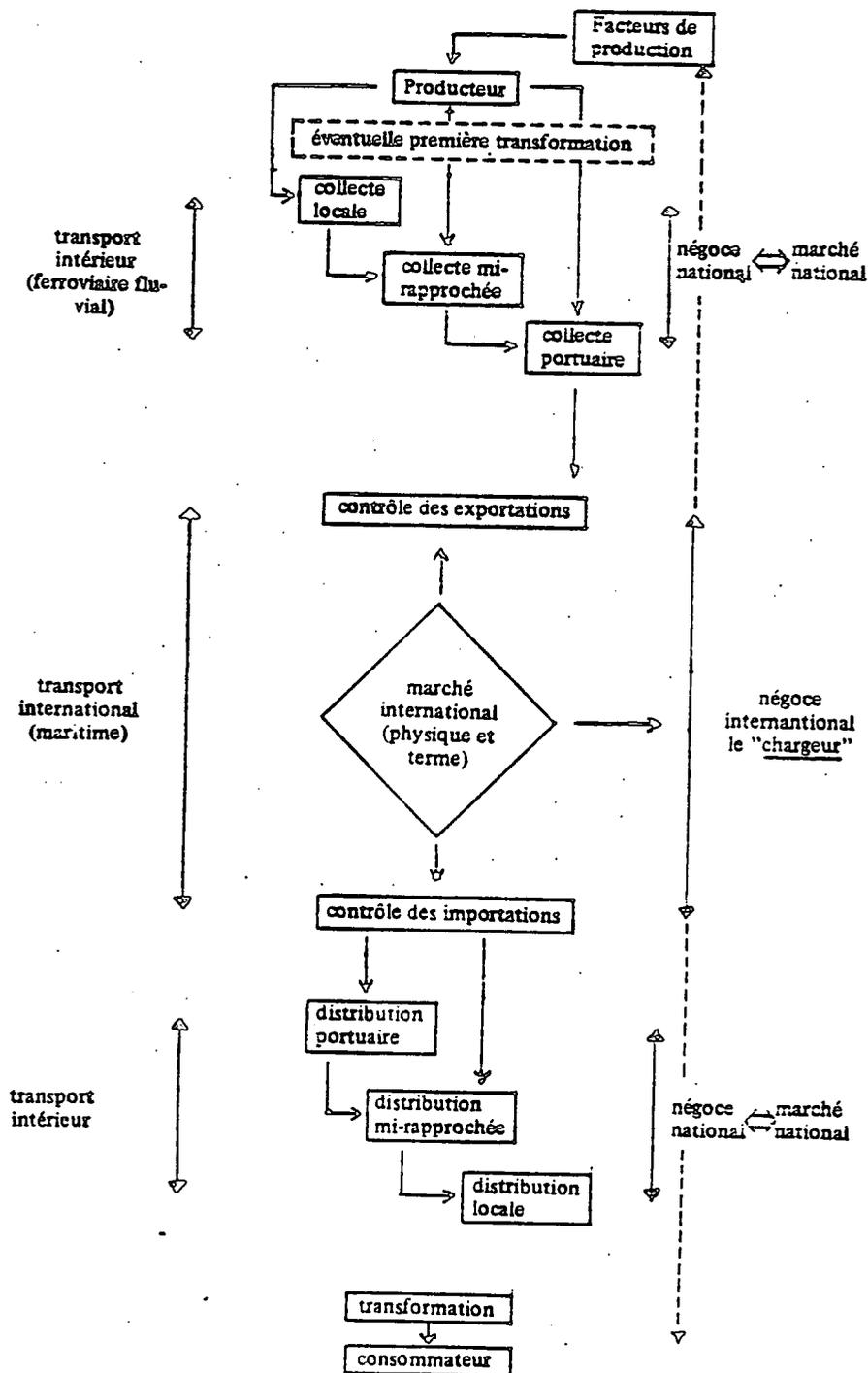
En ce qui concerne la formation des cours mondiaux des produits qui se négocient à la Baltic, c'est-à-dire les céréales, nous pouvons citer le cas du blé à titre d'illustration de liaison commerce-transport. Comme toute marchandise faisant l'objet d'un marché mondial, elle (la marchandise-blé) est par essence un objet de spéculation. Mais quelle influence la spéculation exerce-t-elle sur la formation des cours mondiaux des marchandises-blés ? Pour répondre à cette question, il nous semble qu'une simple illustration ne pourrait le permettre (2). On se contentera de donner quelques indications pour montrer les liaisons entre marché à terme du blé et maîtrise du transport maritime, des moyens de stockage et de l'information. Ainsi, le marché du blé présente une corrélation étroite entre la spéculation au niveau du produit-service maritime et stockage et au niveau du produit-blé. Il y a une forte concentration au niveau de la commercialisation, le négoce de ce produit (le blé), comme le montre Xavier Declère, est assuré par trois types d'opérateurs (voir Figure 4).

(1) "Le célèbre Board of Trade de Chicago sert de baromètre au marché mondial des céréales et au marché de blé en particulier. Les cours y sont fixés quotidiennement et servent de référence dans le monde entier" in *Etudes et Expansion*, p.510, 1978, n°277.

(2) Voir thèses en cours de M.ABDELLAOUI, *Liaison agriculture - industrie : le cas du Maroc*, et celle de M.EL KHAYAT : *Industrie des Transports Maritimes et Division Internationale du Travail* ; ainsi que les divers travaux et publications de Suzanne GEORGE, de la *Revue Etudes et Expansions* et du Professeur B.ROSIER.

FIGURE 4

LE ROLE DU CHARGEUR AU SEIN
D'UNE FILIERE PRODUIT



Sources : Matières premières et échanges internationaux sous la direction de Claude Mouton et Philippe Chalmin, Economica, Paris 1980.

1. Union d'une dizaine de firmes internationales par lesquelles transitent toutes les exportations nord-américaines (E.U. et CANADA). Ces firmes s'intéressent aux activités en aval , c'est-à-dire exclusivement au négoce. Elles possèdent des flottes importantes leur permettant le contrôle de la circulation des produits en tout point de l'espace mondial. Elles possèdent des silos leur facilitant le stockage d'énormes quantités de céréales alors que les fermiers ne possèdent pas de semblables.
2. Des compagnies nord-américaines qui opèrent exclusivement dans le marché interne.
3. Quelques gros importateurs japonais et européens.

Les quelques firmes internationales qui contrôlent le marché mondial du blé sont : Cargill, qui possède une capacité de stockage de 5 millions de tonnes de céréales, Continental Grain, Central Soya, Archer Daniels, Cook Industries, Burge, Dreyfus et autres firmes peu nombreuses mais de tailles importantes. Ces firmes possèdent souvent, en dehors des silos et des flottes maritimes, tout un réseau de filiales et de correspondants à travers le monde leur permettant l'accès aux informations. Elles possèdent aussi tout un réseau informatisé de télécommunications et de prévisions météorologiques".(TABLEAU 19).(1)

(1) "Une firme qui fournit instantanément à ses clients des informations sur n'importe quel point du globe. Dès que les pluies tombent sur la Vallée de la Volga ou ailleurs, les grosses compagnies peuvent être immédiatement prévenues. Elles peuvent donc tirer profit de la flambée des prix lorsque les achats de grain comme ceux de l'URSS viennent à être connues. Elles peuvent même, si nécessaire, la créer." S.GEORGE.

TABLEAU 19 - LES PRINCIPAUX CHARGEURS POUR CERTAINES MATIERES PREMIERES

(Lorsque la source n'est pas indiquée, il s'agit de nos estimations)

Produit ou groupe de produit	% commercialisé par les MTC	montant du commerce international en 1977 FAO (\$ millions)	négociants (classement indicatif)
Céréales - oléagineux		35 164	1. Cargill (USA), 2. Continentale (USA), 3. Bunge et Born (Argentine) 4. Louis Dreyfus (France), 5. André (Suisse) 6. Toppfer (Allemagne)
Sucre	60	8 939	1. Sucres et Denrées (France), 2. Tate and Lyle (G.B.), 3. Philipp Brothers (USA) 4. Ed. F. Man (G.B.)
Coton (source Fr. Clairmonte CNUCED)	85 - 90	6 327	1. Ralli Brothers (G.B.), 2. Volkart Brothers (Suisse) 3. Mc Fadden Valmal (USA), 4. W.B. Dunavant (USA) 5. Bunge et Born (Argentine, USA), 6. Cargill (USA)
Cacao	85	3 035	1. Gill and Duffus (G.B.), 2. A.C. Israël (G.B.) 3. Interfood (Suisse), 4. Paterson Simons Ewart (G.B.) 5. General Cocoa (G.B.)
Café	85 - 90	14 039	1. A.C. Israël (ACLI) (G.B.), 2. Volkart (Suisse) 3. American Coffee and Folger (USA)
Tabac (source Fr. Clairmonte CNUCED)	85 - 90	3 239	1. Universal Leaf (USA), 2. Transcontinental Leaf Tobacco (USA), 3. Debrill Brothers (G.B.) 4. Export Leaf (groupe BAT) (USA-GB)
Oléagineux (source Dom. Colon - Thèse de 3è cycle - Dauphine)		5 417	palme : Sime Darby (Malaisie), Cargill (USA) Reiner Ford (G.B.) Czarnikow (G.B.) tournesol : Nidera (Argentine) arachide : Alimenta (Suisse) - Frahuile (France) coprah : Interco (Malaisie)
Thé		2 026	Cinq "brokers" organisent les ventes aux enchères de Londres
Métaux non ferreux			1. Philip Brothers (USA), 2. Golodetz (USA) 3. Amalgamated Metals (Groupe Preussag) (G.B.) 4. Metallgesellschaft (RFA)

Source : Matières premières et échanges internationaux, sous la direction de Claude Mouton et Philippe Chalmin Economica, Paris, 1980

Cette illustration, bien que loin de notre sujet principal : la Grande-Bretagne, montre néanmoins l'intérêt des firmes internationales de négoce en matière de transport maritime et au-delà en matière de logistique (stockage, transport, systèmes d'information). Plus généralement, on peut dire qu'elles cherchent à contrôler ou "maîtriser" l'ensemble de la circulation physique et économique de la marchandise. Ce phénomène peut être observé au niveau de chaque produit primaire côté à Londres ou ailleurs : sucre, cacao, café, etc...

2. London Commodity Exchange (L.C.E.) : Cette bourse regroupe plusieurs marchés à terme : cacao, café, sucre, huile de soja, huile de palme, laine, caoutchouc, thé, poivres, etc...

Le cacao et le thé constituent les marchés les plus importants de la L.C.E. et par conséquent les firmes multinationales agro-alimentaires comme UNILEVER, TATE & LYLE etc... interviennent au niveau de cette bourse pour maîtriser les mécanismes des marchés.

Quant aux contrats sur l'huile de soja et sur l'huile de palme, ils ont été introduits le premier en septembre 1973 et le second en janvier 1974.

En 1975, la L.C.E. s'est vue confier des transactions sur les tourteaux de soja. Le succès rencontré sur ce marché a amené la L.C.E. à s'intéresser à l'huile de soja. Un marché à terme sur le thé a été envisagé en 1977.

Cette idée de créer un marché à terme du thé est issue de la hausse qui a été enregistrée sur ce produit en 1976.

Toutes les transactions qui s'effectuent au sein de L.C.E. doivent être enregistrées par la CHAMBRE INTERNATIONALE DE COMPENSATION DES MATIERES PREMIERES (1) (International Commodities Clearing Houses Limited). Le statut de cette institution la met dans une situation indépendante des différents intérêts mêlés aux transactions à terme.

Historiquement, cette institution remonte à 1888 sous le nom de London Produce Clearing House. C'est le fruit d'une décision d'un groupe de banquiers et de négociants. Son rôle était exclusivement réservé aux garanties de bonne fin des transactions à terme. En 1950, elle va être absorbée par un grand groupe bancaire et financier de la City : United Dominions Trust Limited.

Depuis 1973, on lui a donné le nom d'International Commodities Clearing House Limited. Avec ce nouveau nom, elle va conserver son rôle d'organisme de garantie des transactions sur les marchés à termes (sucre, cacao, café Robusta, huile de soja, Laine, etc...).

(1) Yves SIMON, *les bourses de commerces et les marchés à terme*, op.cit. p.86.

TABLEAU 20 VOLUME ET VALEUR DES TRANSACTIONS AU LCE

	1 9 7 5		1 9 7 6	
	Nombre de lots achetés et vendus	Valeur approximative des transactions	Nombre de lots achetés et vendus	Valeur approximative des transactions
Cacao	1.485 154	8,8	2 343 412	30,9
Café	469 172	1,4	1 321 456	10,5
Sucre	1 651 482	17,3	1 715 738	15,1
Caoutchouc	79 604	0,4	124 364	0,9
Laine	8 194	0,02	27 202	0,1
Huile de Palme	1 354	0,01	2 016	0,03
Tourteaux de soja	23 198	0,2	75 728	1,0
TOTAL	3.723 158	28,1	5.609 916	58,7

Source : Financial Time, 5 Avril 1977.

unité : Millions de livres sterling.

On constate là encore le rapprochement, négoce, industrie finance, groupe qui doit être fidèlement servi par l'appareil (le capital ?) transport, essentiellement maritime : ce dernier ne peut que s'adapter aux évolutions des intérêts dominants.

3. London Metal Exchange :

Au siècle dernier avec le développement de l'industrie britannique, la nécessité de s'approvisionner en matière première à l'extérieur s'imposait. L'Espace représentait encore une contrainte à la circulation des marchandises. L'approvisionnement des industriels était dépendant de la

conjoncture, elle-même dépendante de la distance d'acheminement des marchandises. C'est ainsi que, pour se prémunir contre la hausse des matières premières, les acheteurs ont préféré passer des contrats à terme avec les vendeurs ou plutôt avec les spéculateurs. Or, qui dit spéculateur dit arbitrage et spéculation(1). Ces contrats à terme appelés "Hedge Contracts" permettent aux acheteurs de transférer le risque d'une hausse éventuelle des prix aux spéculateurs, dans la mesure où la différence restait à leur charge. Les spéculateurs réalisent quant à eux un gain si entre temps, les prix baissent au lieu d'augmenter(2).

Avec le développement des transports, la contrainte "espace" s'est relativisée, mais néanmoins les marchés à terme restent prédominants. Ce qui fait que de nos jours, 90% des achats et ventes internationaux au sein de la L.M.E. s'effectuent à terme.

Les membres de la L.M.E. sont essentiellement des producteurs, des transformateurs ou des utilisateurs. Il y a deux catégories d'agents qui interviennent à la

(1) "L'arbitrage géographique", chapitre II, p.51 in Jean Peyrelevade, *L'économie de spéculation*, Seuil, 1978.

"La spéculation à terme", chapitre I, 3^{ème} Partie, J. Peyrelevade, *op.cit.* p.195.

(2) "L'acheteur à terme passe contrat avec vendeur à terme, le premier s'engageant à accepter et le second à livrer à une date future, arrêtée par avance (le terme) une certaine quantité de marchandise à un prix fixe dès le moment de la transaction, mais payé seulement le jour de livraison", J. Peyrelevade, *op.cit.* p.196.

"CORBEILLE" de la L.M.E. :

a. Les "merchants" qui sont des véritables transformateurs ou/et des utilisateurs. Ils achètent pour leur propre compte et revendent à des utilisateurs de faible taille.

b. Les "brokers" ou courtiers qui achètent et vendent pour le compte des tiers moyennant une commission de l'ordre de 0,25% de la valeur des contrats d'achat ou de vente" (1).

Il paraît que ces agents sont étroitement liés aux grands groupes financiers et industriels. La nature même de leurs opérations et la rigueur des marchés où ils interviennent, les placent dans une position délicate pour préserver leurs indépendances . Ils sont souvent sous contrôle de ces groupes. Même si le statut de la L.M.E. exige la nationalité anglaise pour ses membres, les groupes financiers et industriels étrangers créent des filiales à Londres et mettent à leurs têtes des dirigeants anglais qui se placent au sein de cette institution.

La L.M.E. groupe environ 140 membres dont 32 opérateurs seulement sont autorisés à pénétrer à la CORBEILLE. En 1969, le volume d'affaires global pour les cinq métaux traités était supérieur à 3 millions de tonnes. Ce qui a permis une rentrée de 16,8 millions de dollars au profit de la balance des paiements britanniques. En 1970, les

(1) *Problèmes Economiques*, n°1224, 17 juin 1971, Yves SIMON, *op.cit*, *Revue Etudes et Expansion*, J.A.S., 1978, *op.cit* ...

transactions ont été légèrement inférieures 2.064 255 tonnes de cuivre, 123.315 tonnes d'étain, 517.125 tonnes de plomb, 230.450 tonnes de zinc et 248.540.000 onces Troy (environ 7 700 kilogrammes) d'argent.

Une grande partie des transactions effectuées à la L.M.E. viennent de l'étranger : 70%. Au début des années 70, le Japon a ouvert un "Centre de métaux" à Londres pour tirer profit de cette place financière et commerciale. En 1972, les marchés américains -en particulier, le New-York Commodity Exchange- concurrençait la L.M.E. pour certaines marchandises, par exemple le cuivre et l'argent. Pour faire face à cette concurrence redoutable, la L.M.E. a ouvert des magasins (1) à Rotterdam, à Anvers et à Hambourg, de façon à ce que les acheteurs ou les vendeurs puissent se porter acquéreurs au marché de Londres sans passer par la douane. La L.M.E. diversifie ainsi ses activités par de nouvelles transactions des métaux non-ferreux (Nickel et aluminium).

On voit là encore le rôle du marché lié aux opérations de transfert physique et financier. Le transport étant implicitement présent puisqu'aucun de ces métaux n'est originaire de Grande-Bretagne.

4. Lloyd's (2)

S'il y a un domaine où les anglais sont restés les leaders, c' est celui des assurances. Avec Lloyd's qui

(1) *Le règlement de L.M.E. prescrit que les quantités vendues à la bourse doivent être effectivement déposées dans un magasin habilité par la L.M.E.*

(2) *Problèmes Economiques, 16 Décembre 1971, Economica n°9 Février 1975 pp.64-79.*

n'est pas une compagnie d'assurance mais un marché d'assurances, l'Angleterre occupe toujours la première place dans les assurances internationales.

Dès le XVII^{ème} siècle, Lloyd's était spécialisé dans les assurances maritimes et le commerce maritime international . Son quotidien "Lloyd's List" dont la publication débuta en 1734 constitue la première source d'information sur les mouvements des navires dans le monde.

Lloyd's domine ainsi le marché mondial des assurances et réassurances. Il réalise 75% de ses affaires à l'étranger, dont 50% aux Etats-Unis. Ses activités sont diverses et touchent toutes les parties du monde.

Comme on l'a mentionné, Lloyd's n'est pas une compagnie d'assurance, mais un marché, en quelque sorte une bourse mondiale d'assurance. Il met en présence par l'intermédiaire de ses courtiers agréés des gens prêts "à prendre le risque". Les assureurs de Lloyd's ne sont pas des personnes morales mais physiques. Les affaires se traitent directement avec les membres de Lloyd's. Ces derniers engagent directement l'intégralité de leurs fortunes personnelles pour garantir leurs clients contre le risque. Ces membres de Lloyd's sont réunis en "syndicats" qui sont des sortes de coopératives qui partagent le risque entre leurs membres.

De nos jours, il y a à peu près 7600 membres au Lloyd's regroupés en 270 syndicats. Chaque syndicat est composé d'une demi-douzaine à plusieurs centaines

d'adhérents. On remarque une certaine spécialisation de ces syndicats dans quelques types d'assurances (assurances maritimes, aviation, automobiles, assurances-vies à court terme etc...).

En 1974, s'est manifestée une certaine ouverture de Lloyd's par l'adhésion des étrangers : 200 américains, une cinquantaine de ressortissants des pays de la CEE et une dizaine de financiers arabes.

Avec ses 1 500 agents à l'étranger, Lloyd's recueille toutes les informations sur les mouvements des navires, des avions, des cargaisons, etc...

TABLEAU 21 LLOYD'S EN CHIFFRES

1 9 7 1	Primes reçues	Domages versés
Assurance-Vie	966.483	753.856
Automobile	52.073 934	46.890 200
Maritime et Aviation	420.057 704	365 449 590
Divers	<u>398 162 435</u>	<u>378 253 900</u>
TOTAL	871 265 556	791 347 546

Source : Economica, février 1975.

5. La bourse des valeurs de Londres (Stock Exchange)

C'est le centre financier de la City de Londres avec

ses "Jobbers" qui conduisent les transactions et ses "brokers" (agents de change).

STOCK EXCHANGE est la seule bourse du monde qui a pu maintenir une distinction nette entre ces deux opérateurs.

Le "Jobber" est un spécialiste qui fait le marché, ou grossiste ,

Le broker est un courtier ou détaillant.

A l'inverse de New-York, le Stock Exchange ne connaît pas les formes personne morale ou société anonyme. L'accès au parquet de la bourse n'est autorisé qu'aux Jobbers et brokers (et à leurs préposés), et sont les seuls qualifiés pour le négoce.

Seulement 20% des transactions à la bourse de Londres s'effectuent par la voie du négoce. Pour le reste, il semble qu'elles font l'objet des jeux du marché.

CONCLUSION SUR LES BOURSES

Ces principales bourses constituent pour la Grande-Bretagne une source de devises. Selon le Bulletin Economique (B.E. de l'Ambassade de France à Londres, Janvier 1978) l'apport des compagnies d'assurances, par exemple, à la balance britannique des paiements s'est élevé à £ 307 millions, soit £ 169 millions de plus qu'en 1975, tandis que celui du Lloyd's était de £ 279 millions et celui

des courtiers de £54 millions. Au total le secteur britannique des assurances a contribué à réduire de £ 740 millions le déficit de la balance courante (£ 1405 millions), et a enregistré plus du tiers des gains des invisibles de la City.

TABLEAU 22 : EVOLUTION DU MONTANT DES PRIMES ENCAISSEES :
MARITIMES, AVIATION, TRANSPORT (en millions de livres)

1972	1973	1974	1975	1976	R.U.: 285
268	293	347	408	517	Reste du Monde : 232

Source : Bulletin Economique de l'Ambassade de France à Londres, Janvier 1978.

La Baltic a fait rentrer près de £ 50 millions en 1970 à la City, quant à L.M.E., elle fait un apport de \$ 16,8 millions en 1969.

6. Les banques :

Il est évident que la Grande-Bretagne possède une infrastructure bancaire très développée. Ce développement du système bancaire britannique est le produit de l'histoire d'une nation qui fut le berceau d'une révolution industrielle et avant tout d'une révolution commerciale et financière (1).

(1) F.MATTART, *Finances et Développement ; une approche historique. La Grande-Bretagne (de 1760 à 1830)*, 1974, Paris, Editions Cujas, pp.23-30.

Comme on l'a déjà indiqué, le système bancaire britannique se trouve avec ses différentes institutions bien implanté au sein de la City. Toutes ces institutions financières sont implantées autour de la Banque d'Angleterre (1). Ces institutions étaient traditionnellement plutôt spécialisées dans certaines branches bancaires. Il fallut attendre la réforme de 1971 (2) pour voir les banques commerciales se lancer dans d'autres activités bancaires;.

Ainsi, jusqu'en 1971, on distingue nettement :

1. Les banques commerciales ou "Joint Stock Banks" ou "Clearing Banks" qui étaient spécialisées dans le crédit à court terme ;
2. Les maisons d'escompte ou "Escompt Houses"⁽³⁾ qui servaient d'intermédiaires entre les banques commerciales, les industriels et l'institut d'émission ;
3. Les "Merchant Banks " ou banques d'affaires qui se

(1) La Banque d'Angleterre n'a été nationalisée qu'en 1946 par le gouvernement travailliste : Bank of England Act 1946.

(2) Revue de la Société d'Etudes et d'Expansion, Janvier-Février 1973, Avril, Mai, Juin, 1975.

(3) Le groupe des maisons d'escompte est l'une des institutions que la City est la seule à posséder. A l'origine, lors de la crise de 1825, la Banque d'Angleterre a refusé de réescompter les effets des banques londoniennes. Ces dernières recherchèrent alors des emplois très sûrs et liquides pour une partie de leurs actifs. Elles portèrent leurs fonds à très court terme à des "bills brokers" qui s'étaient mis à acheter pour leur compte au moyen de leurs ressources propres.

caractérisaient par des liens étroits avec les centres financiers à l'étranger et le commerce international,

4. Les banques britanniques d'Outre-Mer (huit en 1972), ces banques ont été créées au siècle dernier pour offrir les facilités bancaires à travers le monde, mais plus spécialement dans les territoires britanniques d'outre-mer.

A côté de ces banques, on trouve les banques étrangères qui étaient au nombre de 212 en 1971 dont 172 étaient de simples succursales ou des bureaux de représentations, les autres prennent la forme de participations dans les banques et institutions financières enregistrées à Londres ; on trouve aussi d'autres institutions financières spécialisées : "Investment Trusts" , "Units Trusts" qui s'intéressent aux investissements spécialisés ; "Finance Corporation for Industry" et "Industrial and Commercial Finance Corporation" qui ont fusionné en 1973 pour donner naissance à la "Finance for Industry" (1) (les actionnaires de Finance for Industry sont les Clearing Banks de Londres et d'Ecosse et la Banque d'Angleterre) dont l'objet est le financement des projets industriels ; et enfin la NATIONAL ENTERPRISE BOARD (N.E.B) qui est entrée en activité en 1975 afin d'aider les entreprises à se rééquiper et à se moderniser.

De nos jours, la plus grande partie des affaires bancaires du pays sont dirigées par les Clearing Banks dont la

(1) *La Revue Banque*, mars 1976, n°349.

BARCLAYS, la LLOYD'S, la MIDDLELAND et la NATIONAL WESTMINSTER forment le groupe des "Big Four".

TABLEAU 23 : LES PLUS GRANDES BANQUES COMMERCIALES BRITANNIQUES

Rang	Raison Sociale	Dépôts (1000£)	Profits nets (1000£)
1	Barclays Bank	16.297 475	13.784 044
2	National Westminster Bank	15.288 570	12.809 989
3	Lloyd's Bank	10.478 117	8 823 232
4	Midland Bank	10.381 528	7 968 844

Source : Henry PEYRET, La stratégie des Trusts, PUF, P.61, Q.S.J. ? 1973, Paris.

Ces banques commerciales possèdent des filiales à travers le monde (et d'une façon plus poussée à partir de la réforme de 1971) et plus particulièrement dans les pays de l'Ancien Empire :

Barclays D.C.O., Hong-Kong and Shangaï Banking Corporation, Standard and Chartered Banking Group, National and Grindlays, Australia and New Zealand Banking Group, Lloyd's and Bolsa International Bank Ltd., etc...

Les Merchant Banks furent les véritables artisans de l'expansion commerciale et financière de la Grande-Bretagne. Au début, elles étaient des maisons de négoce orientées

vers les relations avec un pays ou un groupe de pays, et spécialisées dans les transactions sur un produit déterminé (au niveau des bourses des matières premières agricoles ou alimentaires et autres marchés à terme).

On distingue deux sortes de Merchant Banks : les "Acceptant Houses" (1) et les "Issuing Houses" (2). Mais souvent, ces deux "Houses" sont imbriquées dans un ensemble financier très large (au début, les Merchant Banks étaient des affaires familiales et avec le temps, elles sont devenues des "public companies").

On trouve dans le comité des "Acceptant Houses" un groupe d'une vingtaine de membres parmi lesquels : Les maisons Baring, Samuel, Hambro, Rothschild, Lazard, etc... De même au niveau des "Issuing Houses", on trouve les représentants de la "haute finance internationale". Souvent, on trouve les mêmes intérêts dans les "Acceptant houses" et les "Issuing Houses".

Les Merchant Banks s'occupent de toutes les affaires financières internationales et du financement des exportations. Ces derniers temps, elles sont concurrencées par les Clearing Banks, les banques étrangères (surtout américaines) et les groupes bancaires multinationaux.

(1) Maisons d'acceptation des effets

(2) Maisons d'émission des effets

TABLEAU 24

BANQUES ETRANGERES A LONDRES

	1950	1960	1971
Européennes	19	28	53
U.S.	7	10	45
Commonwealth	17	16	32
Japonaises	4	8	15
Autres banques étrangères	6	15	27
TOTAL	53	77	172

Source : La Revue Banque, octobre 1972.

Ces dernières années, les Merchant Banks se sont lancées dans une politique offensive ("forcing") dans de nouveaux "créneaux" : prise de participations dans des sociétés industrielles (fusions, absorption etc...), opérations de leasing (1) et de factoring, marchés des euro-dollars (2), euro-obligations, gestion des porte feuilles, etc...

En ce qui concerne les activités traditionnelles des Merchant Banks (les transactions de l'or à Londres, sur les marchés des changes, sur les bourses à terme des marchandises : café, cacao, etc.., relation avec le monde des frêts, de l'armement maritime, affrètement de navires et des avions, etc...), elles essaient de mener une politique défensive afin de pouvoir maintenir leurs parts du marché, qui est très importante.

Pour illustrer la réforme de septembre 1971, nous pouvons présenter le cas de la première banque Britannique :

Barclays Bank International fut créée en 1972 à la suite d'une fusion entre Barclays Bank D.C.O. et des unités internationales de Barclays Bank en Angleterre.

En 1972, la Barclays Bank International comptait 1660 agences implantées dans 42 pays, et des bureaux de représentation dans 9 pays.

(1) *Ship finance and Euro-Markets*, J.B.YOLLAND : in *Maritime Policy and Management*, 1979, vol.6, n°3, pp.175-181.

(2) *Le leasing international* par Bernard MAROIS, in *Banque*, n°349, mars 1976, p.289.

Le 30 septembre 1975, le nombre des agences atteint 1800 établies dans plus de 70 pays, avec 14 bureaux de représentation.

Transformations qualitatives de la Barclays :

A l'origine, la Barclays D.C.O. s'intéressait aux consortiums bancaires maritimes sous forme de holding au niveau des paradis fiscaux. La mobilisation du capital financier par ces banques et l'affectation d'une partie de ce capital au domaine maritime grâce aux euro-dollars ont accéléré l'internationalisation du capital maritime que ce soit à l'échelle du pavillon national ou sous d'autres pavillons (pavillons de complaisance par exemple).

CONCLUSION :

La CITY de Londres constitue certes un des acquis de la domination britannique depuis le XVIIIème siècle. Les principales bourses et banques jouent un rôle international qu'elles ont conservé malgré l'effondrement de l'Empire Colonial, l'affaiblissement des structures productives et le déclin relatif que connaît l'économie britannique en général. Le tableau suivant montre d'une certaine manière l'importance qu'occupe la City dans la balance des paiements britanniques.

Tableau page suivante, ..

TABLEAU 25 : CONTRIBUTION DE LA CITY A LA BALANCE DES PAIEMENTS (en millions de livres)

	1972	1973	1974	1975	1976
Assurances (1)	367	364	384	459	740
Système bancaire	130	117	135	204	408
Courtage des marchandises	105	132	170	243	247
Autres	116	147	218	273	284
TOTAL	718	760	807	1179	1679

(1) : Y compris la corporation de Lloyd's et les courtiers.

Source : Central Statistical Office, Balance des paiements du Royaume-Uni, cité par le Bulletin Economique de l'Ambassade de France en Grande-Bretagne, Janvier 1978.

Toutefois, il faut bien préciser que *"la place de Londres ne forme plus un rôle financier dominant. Le rétrécissement de la zone industrielle qui la supporte l'a condamnée à perdre son hégémonie mondiale.*

La vocation internationale de la City n'est en rien entamée, mais la nature même du rôle qu'elle joue dans le monde s'en est trouvée profondément modifiée. Le Centre de Londres en effet est en train de passer d'un centre d'impulsion à une sorte de carrefour financier mondial où le système bancaire britannique tend de plus en plus à exercer une fonction d'intermédiaire entre les divers intervenants" (1). (souligné par nous).

(1) La Revue Banque, n°363, p.670, juin 1977.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Après cette présentation de l'économie britannique, il nous semble qu'une conclusion synthétique s'impose. Elle sera centrée sur le déclin de l'économie britannique, sur l'internationalisation du capital britannique, sur l'Etat et sur l'articulation de tous ces éléments avec le capital maritime britannique.

1. LE DECLIN DE L'ECONOMIE BRITANNIQUE

Il constitue un cas type d'une société qui fut le berceau de la révolution industrielle et qui par la suite s'est trouvée sur la pente descendante. La société britannique constitue un complexe social qui mérite à lui seul une analyse approfondie. Ce qu'on peut dégager comme révélateur du déclin du système productif britannique, c'est sa tendance à s'engager dans certains créneaux et son désengagement d'autres créneaux.

Le maintien de la rentabilité au niveau acceptable n'est apparent qu'au niveau des secteurs suivants : Agriculture, Bâtiments et Travaux Publics, Tertiaire (commerce et services). Par contre, d'autres secteurs connaissent une baisse des taux de profit : Secteur des biens de consommation, secteur des biens intermédiaires, secteur des biens d'équipements.

L'appareil productif connaît un vieillissement relatif.

Dans d'autres secteurs, l'économie britannique est en désengagement : plastiques, moteurs, turbines, pompes, électro-ménagers, etc...

La baisse de rentabilité du capital productif britannique interne est une tendance générale. Certes, il y a des secteurs, des branches et surtout des firmes qui connaissent une rentabilité supérieure à la moyenne. Mais le fait est là. L'accumulation du capital à l'échelle locale est faible.

Par contre, le capital britannique engagé à l'extérieur connaît un développement spectaculaire. Les firmes transnationales britanniques sont au 2ème rang après celles des Etats Unis et les premières parmi les FTN non américaines.

Néanmoins, les firmes qui agissent à l'échelle exclusivement locale ou dans l'espace local n'arrivent pas à s'opposer efficacement ni à la pénétration commerciale étrangère, ni aux capitaux étrangers : FTN américaines, allemandes, suédoises, etc...

Sur le marché international, les FTN britanniques sont bien implantées, mais les importations britanniques souffrent de la concurrence acharnée des FTN américaines, japonaises, allemandes, etc...et des exportations des nouveaux concurrents : la Corée du Sud et le Brésil.

Les FTN britanniques investissent beaucoup plus à l'étranger qu'à l'intérieur de l'économie nationale.

Les taux de profit à l'extérieur sont nettement supérieurs à ceux de l'économie britannique et les débouchés sont nombreux à l'échelle mondiale en comparaison avec les limitations du marché local.

2. L'INTERNATIONALISATION DU CAPITAL BRITANNIQUE

Le capital britannique considère depuis longtemps que son champ est l'espace mondial. Le primat de la circulation sur la production a permis au capital britannique de constituer son espace mondial. Cet espace est devenu de nos jours le centre effectif d'accumulation-valorisation du capital pour la bourgeoisie dominante britannique. L'espace national est devenu "secondaire", disons sans abus, marginal par rapport à l'espace conquis par le capital internationalisé d'origine britannique.

Les flux financiers qu'émet la City se dirigent exclusivement en fonction d'intérêts situés en dehors de la Grande-Bretagne.

Le cycle du capital social internationalisé d'origine britannique s'articule dans une dimension spatiale qui dépasse et même évite l'espace national.

On pourrait même se poser des questions sur les liens réels entre le capital britannique mondialisé dont la dynamique est en dehors des frontières nationales et le déclin de l'économie britannique, c'est pour cette raison que l'analyse de l'internationalisation du

capital britannique mérite à elle seule une recherche approfondie.

3. L'ETAT

L'Etat britannique vit les contradictions de la F.E.S. dont il est l'agent le plus apparent. Certes, cet agent constitue le noyau de la lutte des classes ; les conflits de groupes s'expriment d'une façon très confuse et inexplicable en apparence. L'Etat en Grande-Bretagne est déchiré par les intérêts contradictoires qui forment la F.E.S. britannique et déterminent son insertion dans le capital mondialisé : structures sociales historiques complexes souvent archaïques et pourtant présentes, capital d'origine britannique devenu mondialisé avec ses propres formes de contradictions.

L'Etat britannique n'a jamais osé remettre en cause ni l'autonomie des F.T.N britanniques bien qu'il "contrôle" une partie de leurs capitaux, ni l'autonomie de la City. Au contraire, les interventions de l'Etat à ces deux niveaux sont toujours dictées par les groupes dominants : bourgeoisie britannique dominante qu'on trouve au sein de la City de Londres et au niveau des F.T.N britanniques, et intérêts américains à travers leurs F.T.N. et leurs institutions.

Il nous semble que l'Etat en Grande-Bretagne reflète le divorce qui s'est produit entre le capital britannique mondialisé et l'économie locale. Il nous semble aussi

que la faiblesse de l'Etat britannique est à expliquer non seulement par un simple déclin du capitalisme britannique, mais beaucoup plus par la puissance des activités cosmopolites du capital britannique. Le capital britannique exerce des contrôles et même des activités dans des espaces où l'Etat britannique n'a aucune possibilité de contrôle, ni d'influence. De plus, les F.T.N britanniques ne comptent plus sur l'Etat et n'en ont plus véritablement besoin pour protéger leurs intérêts dans les espaces qu'elles contrôlent.

Bien que l'Etat ait tenté parfois de contre-carrer cette mondialisation du capital britannique, ses actions furent assez éphémères. Les F.T.N. britanniques sont devenues beaucoup plus dépendantes de l'espace mondial où elles agissent que vis à vis de la patrie mère. Le capital britannique comme le souligne avec force B.Rowthorn, s'est dénationalisé par la bourgeoisie dominante en Grande-Bretagne. Cette dénationalisation n'est pas due aux faiblesses de cette bourgeoisie, mais aux faiblesses de l'Etat et du système productif local.

C'est ainsi que l'Etat en Grande-Bretagne vit dans une double dépendance : dépendance vis-à-vis des intérêts dominants locaux mais dont les objectifs dépassent l'espace national, et dépendance vis-à-vis des intérêts étrangers

à travers les FTN étrangères (ou "apatrides") et les activités liées à la City de Londres.

Au niveau du système productif local, l'Etat est intervenu pour sauver les secteurs ou branches menacés d'effondrement : chantiers navals, réparation navale, sidérurgie, automobile, etc...

Ce qui est paradoxal, c'est que l'Etat a pu intervenir directement dans pratiquement tous les secteurs et branches (1) sauf dans l'industrie des transports maritimes. Mais n'est-ce pas parce qu'il est intimement lié à l'échange international et aux domaines profitables pour les intérêts dominants transnationaux d'origine britannique et ceux en particulier de la City ?

4. LE COMMERCE EXTERIEUR ET LA CITY DE LONDRES

Une réorientation géographique s'est produite depuis les années 60 au profit de la CEE et au détriment du Commonwealth. De même, une nouvelle sectorielle des échanges s'est établie : flux des produits manufacturés dans les deux sens avec la CEE. Seules les importations des matières premières restent d'origines lointaines.

Quant à la City, elle constitue la matrice de la bourgeoisie britannique, qui est en partie une bourgeoisie de rentiers et de spéculateurs. Certes, l'imbrication de

(1) *Electricité, gaz, pétrole, transport routier, ferroviaire, aérien ; sidérurgie, construction navale, construction aéronautique, automobile, machine outil, informatique..*

la finance internationale, de shipping et des marchés des matières premières n'est pas un pur fruit du hasard. Les F.T.N britanniques en tant qu'agents de négoce, ou en tant que conglomérats agissent sur les marchés des matières premières pour des raisons stratégiques et tactiques. La spéculation et l'arbitrage sont des moyens pour atteindre certains objectifs qui relèvent des groupes concernés à l'échelle mondiale.

C'est pour cette raison que nous pensons que la circulation économique et physique du capital constitue pour les intérêts britanniques une sphère stratégique. Cette circulation est souvent liée à une logistique des marchandises où les chargeurs dominent. Les chargeurs britanniques sont de types très divers et ont généralement des activités souvent multiples.

La Division du Travail a certes permis l'éclatement des agents du capital et a donné leur autonomie à certaines fractions de ce capital. Mais cette autonomie ne signifie pas divorce entre capital productif et capital commercial. Le premier est intimement lié au second : on peut se demander jusqu'à quel point, de nos jours, il ne lui est pas soumis. La valeur comme le dit K.Marx est produite dans la sphère de la production, mais elle n'est réalisée qu'au niveau de la circulation.

C'est dans cette séparation formelle des deux fractions du capital social : capital productif, capital commercial que l'industrie des transports maritimes est apparue comme un lieu privilégié de tension et d'affrontement des intérêts en présence.

Les transports maritimes peuvent se présenter de deux manières :

1°) Les transports maritimes peuvent être un élément du procès de production et dans ce cas, ils sont indissociables de la sphère du capital productif. Ils font partie de la structure intégrée du capital productif. Ils ne sont pas par conséquent industrie (autonome).

2°) Ils peuvent aussi être, et c'est souvent le cas, une fraction du capital social jouissant d'une autonomie relative. Cette autonomie les définit comme une industrie où s'effectuent accumulation et valorisation du capital. Cette valorisation du capital maritime ne va pas s'effectuer sans conflits avec les autres fractions du capital social (capital productif, capital-marchandises).

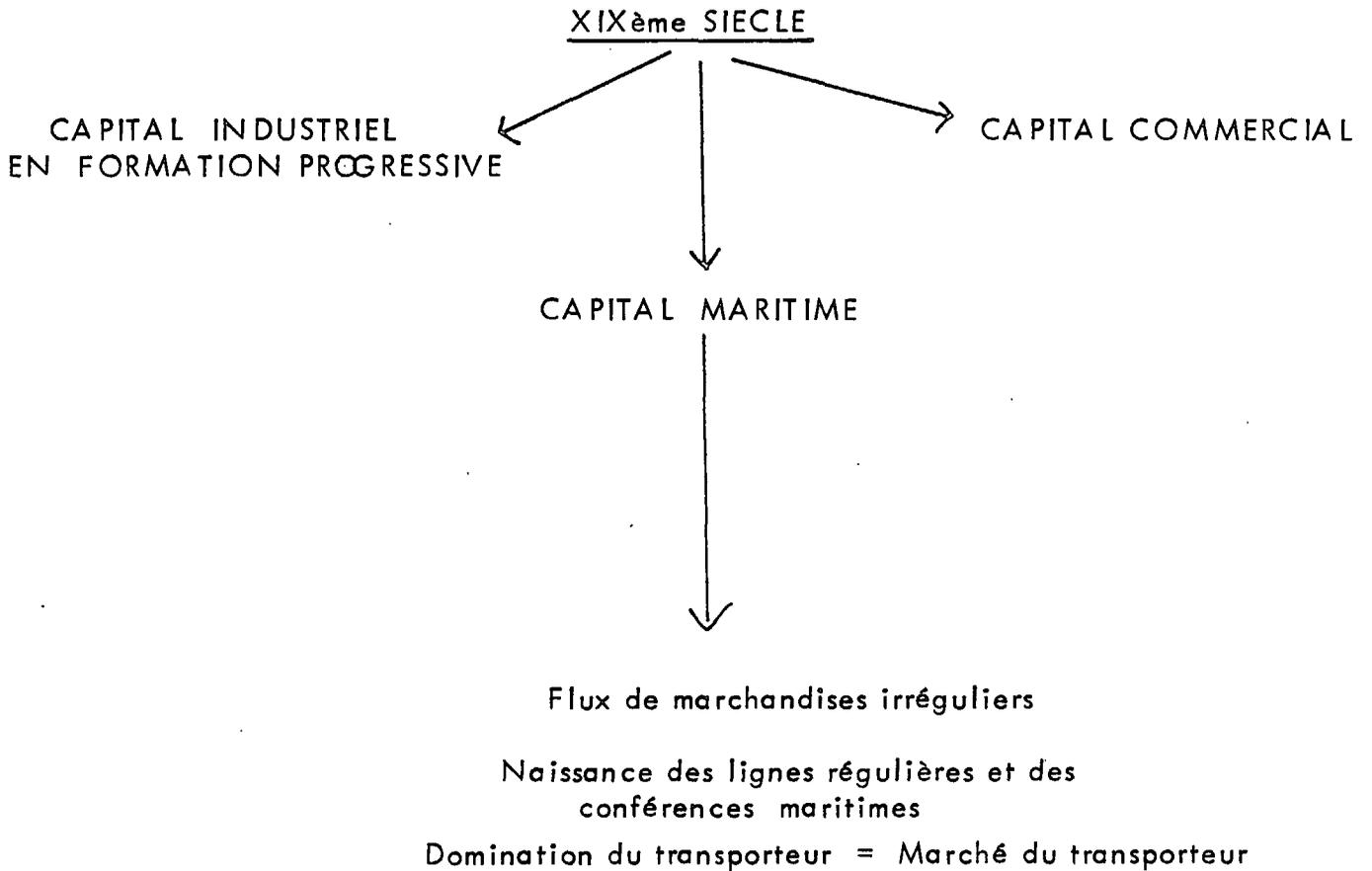
Les transports maritimes sont depuis longtemps un lieu de conflits entre chargeurs et transporteurs surtout dans le cas du trafic de lignes régulières. A ce niveau, les chargeurs britanniques par expérience et par des liens réels ou institutionnels ont pu contrecarrer de temps à autre le pouvoir des transporteurs (1) (conférences maritimes) (Voir FIGURE 5. et FIGURE 6).

Ces conflits ou affrontements ou dominations ou tentatives de prise de maîtrise entre les agents intervenants tout le long de la chaîne de circulation mondiale des

(1) B.N.DEAKIN, *Shipping Conferences*, Cambridge University Press, Cambridge, 1973.

FIGURE 5

LES RAPPORTS DE FORCE ENTRE CAPITAL INDUSTRIEL (OU COMMERCIAL)
ET CAPITAL MARITIME (Transporteur)



XXème SIECLE

Capital Industriel

Capital Maritime

Capital Commercial

intégration des transports maritimes

Affrètement

Affrètement

Intégration des ports maritimes

Flux régulier de marchandises

Flux régulier de marchandises

Domination du producteur industriel :
Capital Chargeur

Domination du chargeur

Flux irrégulier ou quantitativement insuffisant pour remplir un navire entier.

Conférences Maritimes :
Plusieurs producteurs (ou chargeurs) dispersés et concurrents.

Soumission du Transporteur :
- Conférence maritime au sein desquelles les producteurs (ou chargeurs) sont membres.
- Affrètement : Pouvoir économique et financier (sous traitance, leasing...)

Domination du transporteur

Coopération conflictuelle
Producteurs (ou chargeurs) de dimension économique potentiellement dominante (-taux de fret préférentiels, ristournes...)

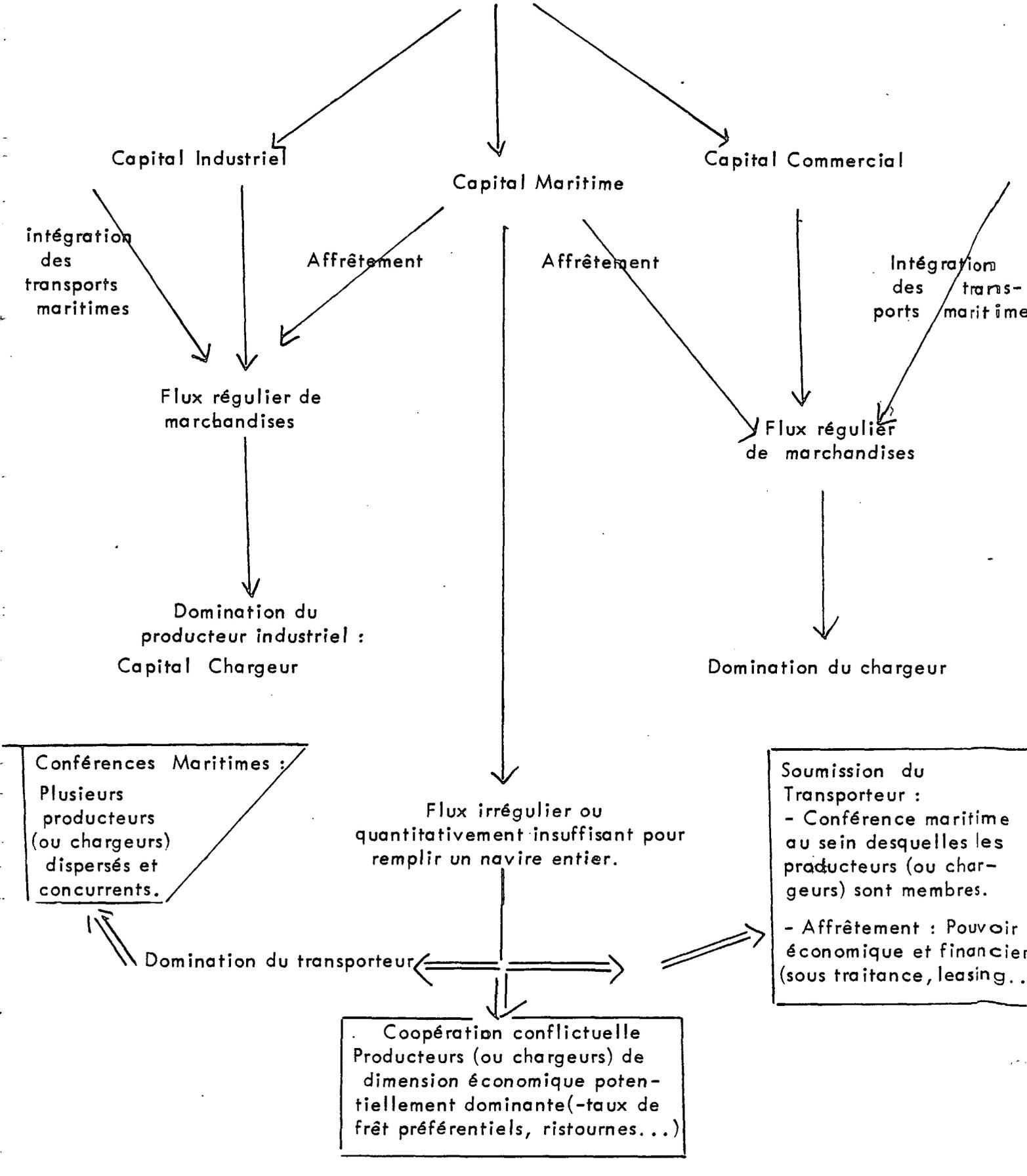
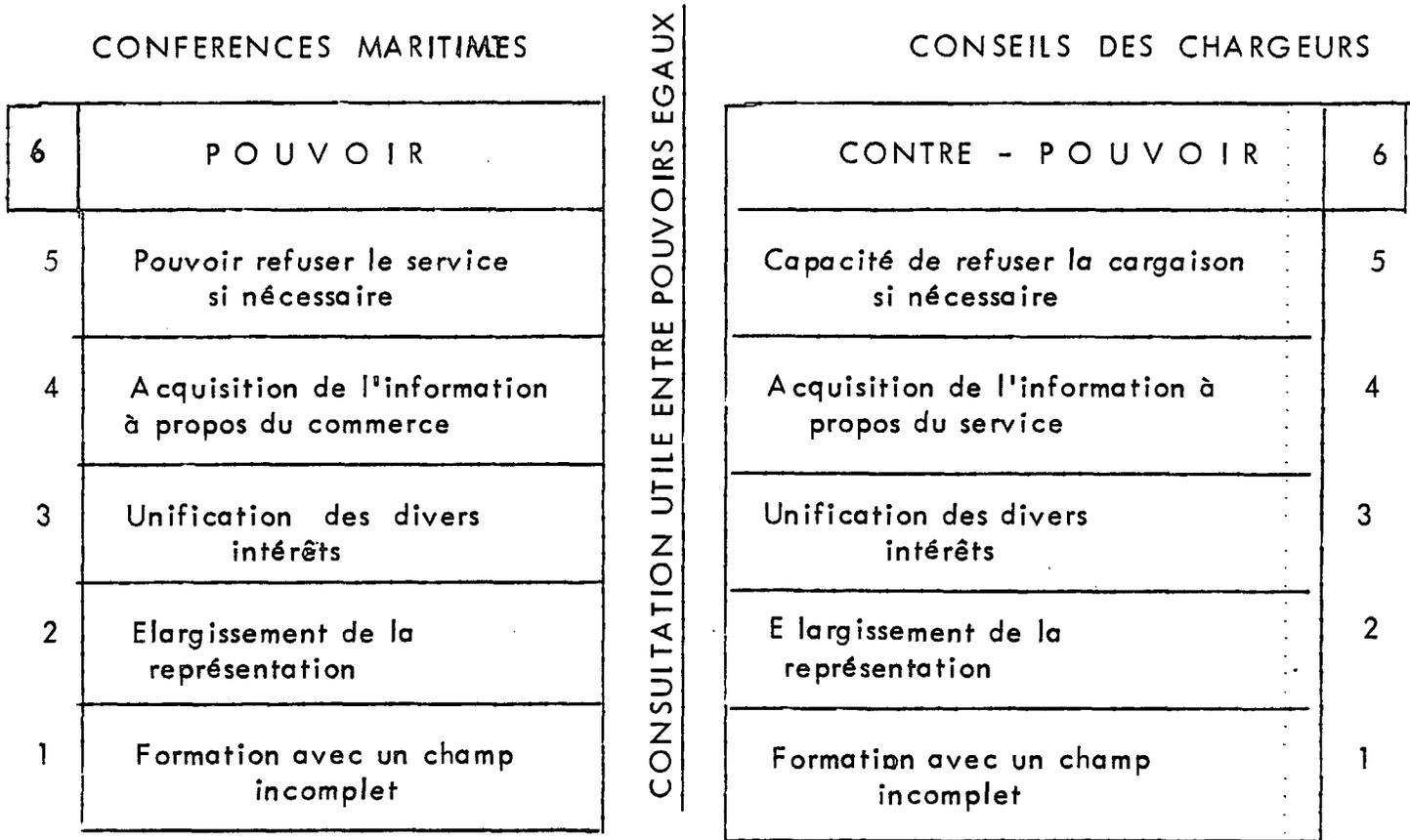


FIGURE 6

SCHEMA IDEAL DE CONTRE - POUVOIR ET NEGOCIATIONS
ENTRE CHARGEURS ET CONFERENCES MARITIMES



Pour qu'une consultation puisse prendre place, le scénario pourrait être : 6 - 6 . En fait , il varie entre 6 - 0 et 5 - 4.

Source : International Shipping, p.16.
ICC Conference
Hong Kong 1-3 Décembre 1975.

marchandises apparaissent comme règles en dernière instance par la forme de la marchandise (nature, flux régulier ou irrégulier, volume). Ils sont aussi déterminés en première instance par le pouvoir économique (et même politique) d'un des agents intervenants le long de cette chaîne (ou d'une coalition plus ou moins stable de plusieurs de ces agents).

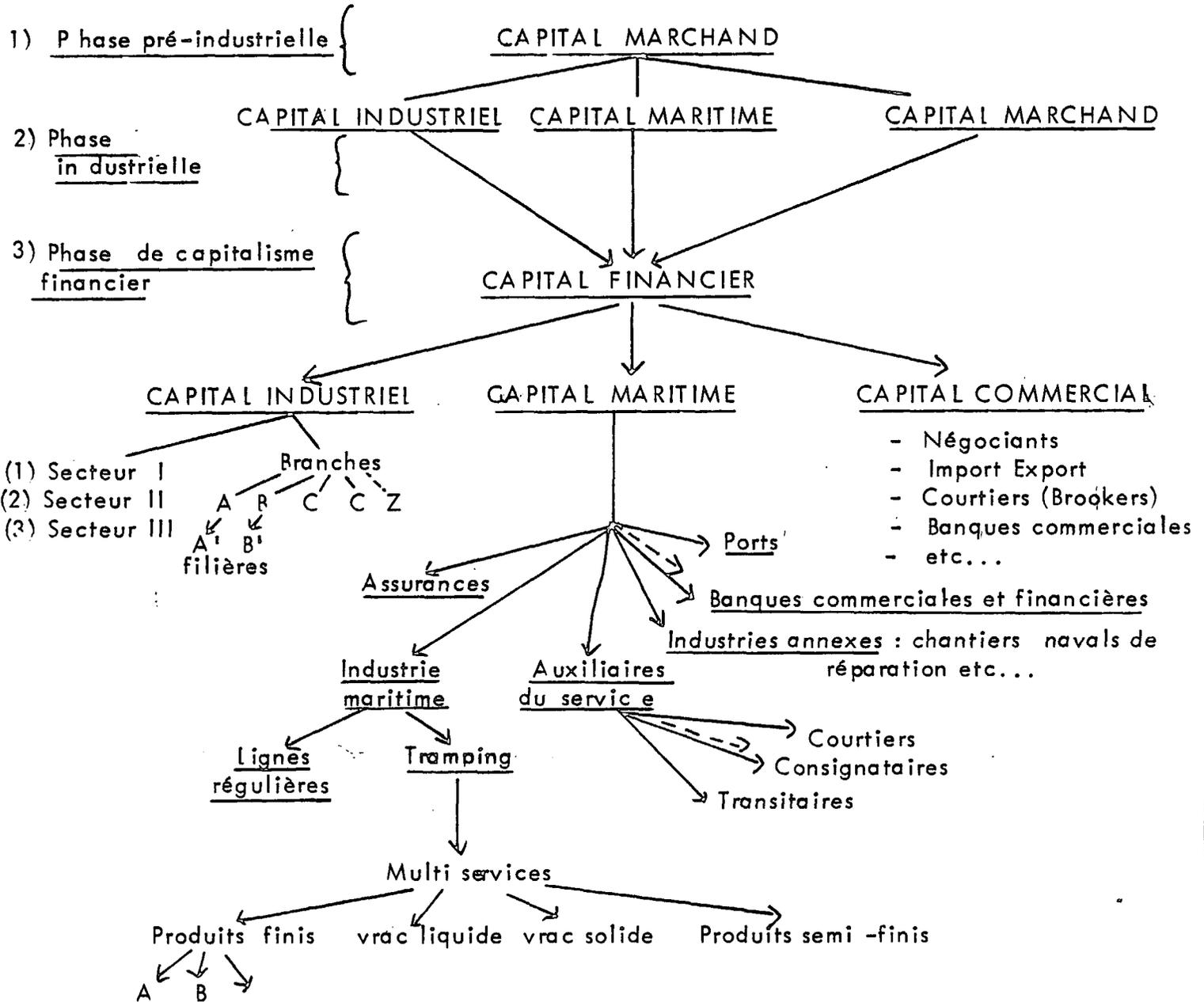
C'est cette dynamique conflictuelle entre chargeurs et transporteurs qui sera développée dans le TITRE II . Pour positionner le développement de l'industrie des transports maritimes ainsi que celui des fractions du capital chargeur, il nous paraît utile dès maintenant de cadrer sur l'évolution de la Division du Travail depuis l'époque de l'émergence du capital marchand dans la phase pré-industrielle. Le schéma suivant décrit d'une manière simplifiée le développement du capitalisme britannique (Voir FIGURE 7).

Comme toute industrie, l'industrie des transports maritimes est un produit de la DIVISION DU TRAVAIL (Division Sociale, Spatiale et Technique du Travail). Cette industrie n'est devenue relativement indépendante que relativement tard par la séparation du commerce maritime et de l'industrie des Transports Maritimes. Cette séparation a pris forme avec la fin du 19ème siècle et a entraîné par la suite la naissance d'une multitude d'industries apparemment (formellement ?) autonomes.

Le développement et l'élargissement de la sphère de circulation de capital marchand ont été, et sont toujours,

FIGURE 7

SCHEMA SIMPLIFIE DE LA DIVISION SOCIALE DU CAPITAL BRITANNIQUE DEPUIS L'ERE MERCANTILISTE



- Secteur I = Productions de biens de production
- Secteur II = Productions de biens intermédiaires
- Secteur III = Productions de biens de consommation

les stimulants de la Division du Travail dans les Transports Maritimes. Mais sans le développement de l'Industrie des Transports Maritimes, la division spatiale du travail serait impossible (1).

Cette industrie des transports maritimes constitue la base matérielle de la circulation des marchandises (ou des produits). Elle est aussi soumise aux impératifs de valorisation du capital engagé en son sein et simultanément du capital engagé dans les marchandises dont elle assure le déplacement. C'est ainsi que, depuis les années 60, des transformations profondes marquent cette industrie : introduction des navires porte-conteneurs, des navires de grandes dimensions (pétroliers, vracquiers, etc...), utilisation de plus en plus poussée de l'automatisation, spécialisation des unités de production. Ces transformations ne peuvent être saisies séparément sans considérer qu'elles font partie d'une restructuration de l'économie mondiale et du capital internationalisé. Les conséquences de ces transformations dans l'industrie des transports maritimes touchent toutes les formes de Division du Travail, d'où l'éclatement de l'industrie des transports maritimes ou plusieurs sous-industries et l'émergence de plusieurs nouvelles catégories d'agents (voir FIGURE 8) poursuivant apparemment la valorisation de capitaux disjoints mais servant en fait un complexe économique (industriel, commerçant, financier) opérant d'une manière intégrée sur un espace élargi : le destin de la F.E.S. britannique nous semble l'illustration parfaite de cette réalité.

(1) "Avec le progrès de la production capitaliste, le développement des moyens de transport et de communication abrège, pour une quantité donnée de marchandises, le temps de circulation. Ces nouvelles possibilités entraînent à leur tour la nécessité de travailler pour des marchés de plus en plus lointains, bref, pour le marché mondial", K. MARX, *le Capital*, Pleïades, Paris, p.662.

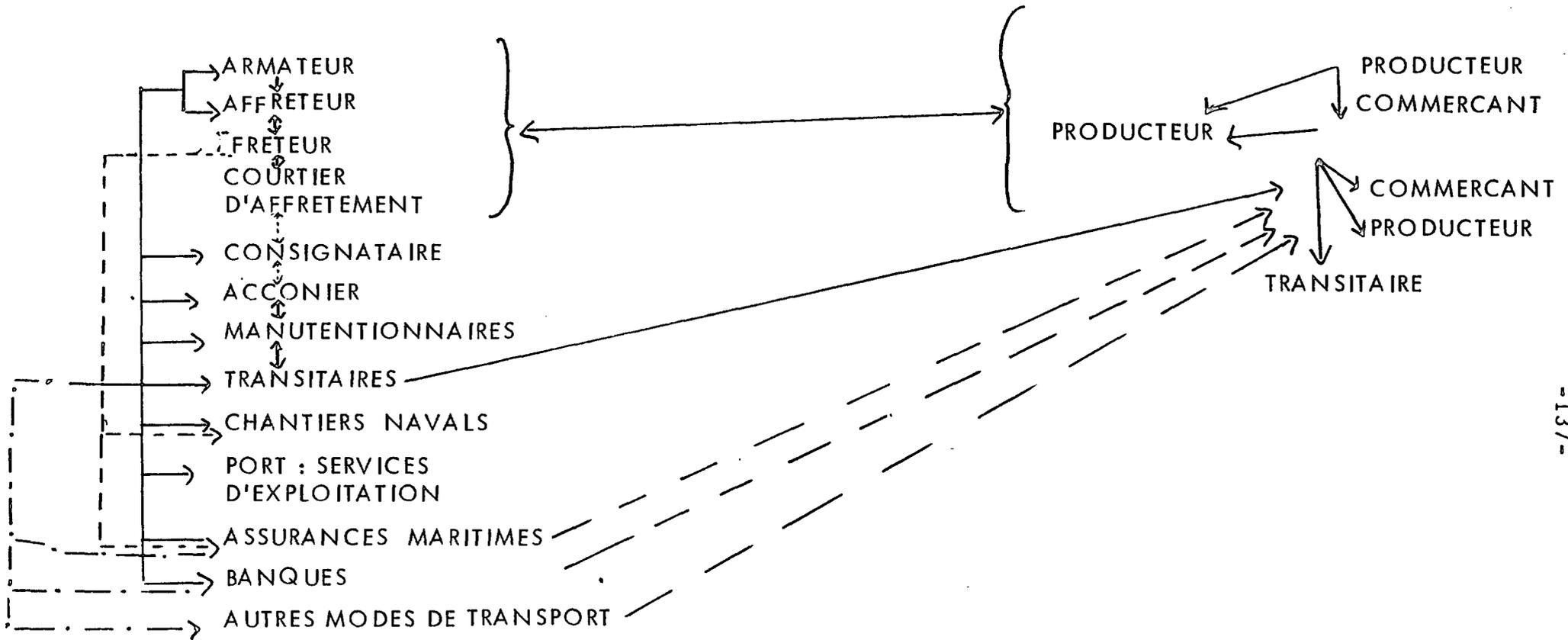
Cette diversification à l'intérieur de l'industrie des Transports Maritimes et la complexité de ses structures ne sont pas spécifiquement une caractéristique britannique et résultent de la nature même de cette activité internationale. Néanmoins, l'emprunt britannique reste dans tout ce qui est maritime et la présence des bourses de la CITY de LONDRES y est pour quelque chose. L'internationalisation de l'industrie des Transports Maritimes britanniques est un fait (voir TITRE II). Cette internationalisation touche tous les auxiliaires de cette industrie (transitaires, Stevedores, opérateurs, prestataires de services logistiques... et aussi la force de travail : les marins) et le capital. Cette internationalisation est liée au procès général d'internationalisation du capital britannique. En effet, l'Etat n'ose pas contrôler la sphère des services des transports maritimes comme il n'ose pas toucher aux activités de La City de Londres. Le capital britannique mondialisé ne laisse intervenir l'Etat que dans les secteurs , où les taux de profit sont au dessous de la moyenne ou dans les secteurs d'appui à sa valorisation. L'Angleterre n'est plus une île, c'est une plate-forme mondiale, un noeud de la circulation du capital. Est-ce encore -économiquement- une NATION ?

FIGURE 8

RELATIONS ET LIAISONS AGENTS MARITIMES ET MARCHANDISES

SERVICE TRANSPORT MARITIME

MARCHANDISES



BIBLIOGRAPHIE

1. E. J. HABSBANN,
De la Révolution industrielle à nos jours, L'Univers Historique,
Seuil, Paris 1977, tome 2.
2. R. MARX,
Le déclin de l'économie britannique, Dossiers CIIO, PUF,
Paris 1972.
3. La Nouvelle Economie Anglaise, Le Monde Enquête, Economica, 1979.
4. Jacques MARZELLIER,
L'Economie de la Grande-Bretagne, PUF, 1979.
5. Yves BAROU,
L'Economie Britannique, Difficultés et renouveau, Notes et Etudes
Documentaires, la Documentation Française, Novembre 1978.
6. J. WESTERGAARD and H. RESTER,
Class in a capitalist society, a study of contemporary Britain,
Pelican Book, 1978.
7. M. DOBB,
Etudes sur le développement du capitalisme, Maspéro, 1969.
8. DIVISION INTERNATIONALE DU TRAVAIL, Tomes I et II,
La Documentation Française, Paris, 1975.
9. Firmes Multinationales et Division Internationale du Travail,
La Documentation Française, Juin 1975.
10. Les Firmes Multinationales, La Documentation Française, Février 73.
11. K. MARX,
Le Capital, Paris 1977, Editions Sociales.
12. Maurice BYE,
Relations Economiques Internationales, I, Echanges Internationaux,
4ème édition entièrement refondue par G. DESTANNE DE BERNIS,
Dalloz, 1977.
13. G. LAFFAY,
Compétitivité, spécialisation et demande mondiale, in Economie
et Statistiques, Revue Mensuelle, n° 80 juillet août 1976.

14. Y. BAROU,
Contrainte extérieure et déclin industriel au Royaume - Uni,
In Economie et Statistiques. n°97, février 1978, INSEE.
15. J. P. LAURENCIN, B. BILLAUDOT,
La différenciation des systèmes productifs européens, France, RFA,
R.U. et Italie, 1977, IREP, CRID.
16. O.C.D.E. Royaume Uni, Etudes Economiques, 1979 Paris.
17. Multinational Firms in Africa, Africans Institute for Economic
Development and Planning, Dakar, Scandinavian Institute of
African Studies, Uppsala 1975.
18. Michel BEAUD, Bertrand BELLON, Patrick FRANCOIS,
Lire le Capitalisme, Anthropos, M 8, Paris, 1976.
19. J. P. BERLAN, J. B. BERTRAND,
Unilever : une multinationale discrète. Les Editions du Cerf, 1978.
20. Charlotte LEUBUSCHER,
The West African Shipping Trade, 1909-1959, A.W. SYTHOFF
LEYDEN, 1962.
21. Les transports maritimes sur la côte occidentale d'Afrique,
Nations - Unies, New-York, 1967.
22. Times Book
23. LAREDO,
Le rôle joué par les transports maritimes dans la diversification
de Tate and Lyle, note d'un contrat ATP Transport.
24. G. L. BECKFORD,
The Economics of agricultural resources. Use and Development in
plantations economics, in Undevelopment and development, The
Third world today, Penguin Books, 1975.
25. Michel AGLIETTA,
Processus d'internationalisation ou de mondialisation, Economies et
sociétés, Cahiers n°24, Janvier Février 1977, n°1 - 2, tome XI.

III

26. Alice GADOFFRE - STAATHW,
La Grande-Bretagne et le Marché Commun, Economies et Sociétés,
Cahier de l'ISMEA, Série H.S. n°19, tome IX, n°8 août 1975.
27. Fernand MATTART,
Finances et développement : une approche historique, Cujas, 1974.
28. Philippe GIRBAL,
L'industrie britannique dans le monde, DATAR, Londres, 1979.
29. Problèmes économiques, 10 Mai 1978.
30. Peter DONALDSON,
Guide to british economy, Penguin Books, London, 1977.
31. Henri GRIMAL,
De l'Empire britannique au Commonwealth, Armand Colin, Paris, 1978.
32. CH. PALLOIX,
Problèmes de la croissance en économie ouverte, Deuxième édition
revue, Economie et Socialisme, Maspéro, Paris, 1969.
33. Marchés Tropicaux, (4/2/1977) et 24/6/1977)
34. Alan E. BRANCH,
The elements of export practice chapman and hall, Londres, 1979.
35. Trade and Industry, 23 Juin 1978
36. J. LABASSE,
L'espace financier, A. Colin, Coll. U, 1974.
37. The Baltic Exchange, High Barty-King, Londres, 1977.
38. Yves SIMON,
Bourses de commerce et marchés à termes de marchandises, Dunod,
1977.
39. Financial Times, 5 avril 1977.

IV

40. Jean PEYRELEVADE,
L'économie de spéculation, Seuil, 1978.
41. Problèmes économiques n°1224, 17 Juin 1971.
42. Revue Etudes et Expansion, J.A. - S - 1978.
43. Problèmes économiques, 16 décembre 1971.
44. ECONOMICA, n°9, Février 1975.
45. La Revue Banque, octobre 1972 et juin 1977, mars 1976.
46. Henry PEYRET,
La stratégie des trusts, PUF, QSJ ? Paris, 1973.
47. Revue de la Société d'Etudes et d'Expansion, avril, mai juin 1975.
48. Perry ANDERSON,
Les origines de la crise présente, in Les Temps Modernes, n°219-220
Août Septembre 1964.
49. M.A. UTTON,
Large Firm Diversification in British Manufacturing Industry,
in the Economic Journal, 87, March 1977, pp.96-113.
50. Guy DELANDE,
La Grande-Bretagne : les transactions monétaires internationales
dépendent des situations économiques nationales, in Economie
Appliquée Archives de l'ISEA Tome XXIV, 1971/
60. Problèmes économiques, n°1294 , 1er novembre 1972.
61. Yves BAROU,
Une fresque sectorielle de l'économie britannique, in Statistiques
et Etudes financières, année 1978, numéro 33.
62. Henri F. HENNER,
Spécialisation internationale et croissance nationale, une approche
par la théorie des créneaux, in Revue Economique, vol. XXV, n°3,
mai 1974, pp.395-435.

V

63. Le commerce extérieur britannique, Notes et Etudes Documentaires, 13 février 1961, n°3563.
 64. L'industrie britannique et l'entrée de la Grande Bretagne dans le Marché Commun. Problèmes Economiques, 26 Janvier 1972, n°1256.
 65. Les ports britanniques et l'élargissement du marché commun. Problèmes Economiques, n°1438 26 Novembre 1973.
 66. Eléments d'un renouveau de l'industrie britannique, in Notes et Etudes Documentaires, 13 février 1970, n° 3552 - 3563.
 67. L'industrie chimique britannique dans la perspective européenne in Problèmes Economiques, 7 Juin 1972, n°1275.
 68. Le marché d'importation britannique et ses fournisseurs depuis 1960 , in Problèmes Economiques, en 20 septembre 1972, n°1288.
 69. Les problèmes de la marine marchande britannique, in Problèmes Economiques, 17 juin 1981, n°1224.
 70. Internationally Firms and Modern Imperialism, édité par Hugo RADIGE, Penguin , London, 1975.
-

VI

PLAN, TABLEAUX, FIGURES, GRAPHIQUES: RECAPITULATION

	PAGES
<u>Plan 1: La City de Londres</u>	96
<u>Tableaux:</u>	
1: Croissance et spécialisation.....	13
2: Les industries chimiques européennes.....	16
3: Investissements directs à l'étranger.....	39
4: Pourcentage, par secteur des actifs détenus directement à l'étranger par des firmes britanniques.....	40
5: Intérêts, profits et dividendes.....	43
6: Exportations garanties par l'ECGD.....	58
7: Répartition géographique des encours garantis par l'ECGD.....	60
8: Membres de l'export guarantees Advisory council au 1er octobre 1976.....	62
9: Répartition sectorielle des importations britanniques.....	69
10: Répartition géographique des importations.....	71
11: Répartition sectorielle des exportations britanniques.....	73
12: Répartition géographique des importations.....	75
13: Soldes par produits du commerce extérieur britannique.....	77
14: Soldes par régions du commerce extérieur britannique.....	78
15: Commerce maritime international de la Grande Bretagne Poids des marchandises (cargaisons) en pourcentage..	81
16: Commerce extérieur de la Grande Bretagne par cargaisons.....	83
17: Les distances moyennes du commerce extérieur britannique par type de cargaison et distance en milles.....	84
18: Volume des transactions à terme sur l'orge et le blé.....	99
19: Les principaux chargeurs pour certaines matières premières.....	103
20: Volume et valeur des transactions au LCE.....	106
21: Lloyd's en chiffres.....	111
22: Evolution du montant des primes encaissées: maritimes, aviation, transport.....	113
23: Les plus grandes banques commerciales britanniques.....	116
24: Banques étrangères à Londres.....	118
25: Contribution de la City à la balance des paiements.....	121

VII

Figures:

1: Relations entre firmes transnationales britanniques et l'Etat du Nigeria: le cas du WNDC.....	19
2: Tate et Lyle et ses importations.....	27
3: Structure de la firme Booker Mac Donald Connell LTD....	30
4: Le rôle du chargeur au sein d'une filière produit.....	101
5: Les rapports de force entre capital industriel (ou commercial) et capital maritime (transporteur).....	130
6: Schéma idéal de contre-pouvoir et négociations entre chargeurs et conférences maritimes.....	132
7: Schéma simplifié de la division sociale du capital britannique depuis l'ère mercantiliste.....	134
8: Relations et liaisons agents maritimes et marchandises.	137

Graphiques:

1: Investissements: le retard britannique.....	44
2: Flux d'investissement avec l'étranger.....	45