

Genèse et cheminements de la recherche

Ni dissertation sur l'état du monde, ni synthèse de connaissances factuelles et théoriques, un texte sociologique se doit d'être avant tout l'exposition des différentes étapes d'une *enquête* dont l'objectif est de répondre à une *question*. Du moins est-ce ainsi qu'on est amené à concevoir le contrat d'écriture du sociologue, dès lors que l'on admet qu'il n'existe de démarche sociologique authentique que celle qui procède d'une mise en énigme de la réalité sociale – elle-même point de départ de la construction d'un objet sociologique et de la conduite d'une enquête empirique. Bien entendu, il convient de voir dans cette façon de présenter ce que doit être le processus de la recherche (mise en énigme, puis construction de l'objet, puis enquête empirique) l'effet d'un mode d'exposition propre à l'écriture sociologique bien davantage que le reflet de l'enchaînement réel de séquences opératoires. Autant la linéarité et la limpidité caractérisent la façon dont un tel enchaînement est *reconstruit* à l'intérieur du texte sociologique, autant ce sont la sinuosité et l'aveuglement partiel qui ont présidé à sa réalisation pratique. Tout texte sociologique s'apparente, sous ce rapport, à une rationalisation du processus de la recherche. Il en détermine *ex post* la question de départ, qui est rarement celle que le chercheur se posait effectivement au début de sa recherche, et il fournit d'emblée à ses lecteurs les clés nécessaires à une construction rigoureuse de l'objet sociologique qui va être étudié, alors même que ces éléments étaient pour la plupart indisponibles à l'auteur lui-même au moment où il commençait son enquête. (Lemieux 2012, p. 10).

Les pages précédentes ont eu pour but principal de définir l'objet d'étude, la problématique et les enjeux de la recherche en déterminant *ex post* la question de départ. A rebours de cette rationalisation du processus de recherche, ce chapitre préliminaire vise plutôt à retracer le cheminement du questionnement. Il s'agit moins ici de satisfaire à une sorte de figure imposée de la narration d'un processus d'enquête destinée à démontrer une maîtrise littéraire du récit ethnographique, que de clarifier l'évolution des intentions, l'origine des questions et des concepts, les contraintes et opportunités rencontrées dans le recueil des données. Comme le suggère Cyril Lemieux, « *c'est en cherchant à être toujours plus transparent sur ces diverses questions vis-à-vis de ses lecteurs que le sociologue parvient à être toujours plus au clair vis-à-vis de lui-même. (Ibid, p. 29)* ». Il n'est sans doute pas très original de confier que ce travail a été le fruit d'une construction lente et progressive, faite de doutes, de refus et d'opportunités. En dresser un bilan est toutefois un moyen d'objectiver l'ossature de la recherche, de se mettre au clair vis-à-vis de soi-même.

Se donner pour obligation de revenir sur la genèse et les itérations d'une recherche est enrichissant à plus d'un titre. Cela permet d'abord de se replonger de façon critique dans l'ensemble des notes, des fichiers et des documents de travail qui ont jalonné les années de recherche. Cet enjeu d'écriture permet également de prendre du recul vis-à-vis d'un secteur d'activité et d'une profession qui ont été étudiés durant plusieurs années. Raconter l'histoire de la thèse, c'est exprimer au lecteur le cheminement intellectuel suivi afin de construire l'objet de recherche, autant que contextualiser, avec humilité, les conditions sous lesquelles l'enquête, a été réalisée.

Certes, mettre en avant la dimension subjective d'une recherche est un vœu pieux. Ce type de réflexivité n'a d'intérêt que dès lors qu'il élucide l'arrière-plan de la recherche (De Sardan 2000). En effet, la dérive de longs discours narcissiques, autour du « je » méthodologique, peut être grande pour le chercheur en quête d'objectivation (Bourdieu 2003). Passer ici au « je » répond moins à un souci d'objectivation qu'à un désir d'explicitation plus direct d'un certain nombre d'éléments saillants, constitutifs de la recherche et de ses résultats. « Dire soi n'est pas dire moi » comme le dit Paul Ricoeur (Ricoeur 1996, p. 212). Se mettre au clair vis-à-vis de soi-même et de son enquête peut néanmoins passer par l'emploi du « je », pour aller plus directement au fait et mettre en mots l'expérience²².

Je commence, donc, par dire que rien, *a priori*, ne me prédestinait vraiment à un sujet sur le transport maritime²³. En l'occurrence, je n'avais aucune connaissance préalable de ce milieu, ni de par mon entourage, ni dans le cadre de mes études

²² Comme le dit Paul Ricoeur : « si l'on demande à quel titre le soi est déclaré digne d'estime, il faut répondre que ce n'est pas principalement au titre de ses accomplissements, mais fondamentalement à celui de ses capacités. Pour bien entendre ce terme de capacité, il faut revenir au « je peux » de Merleau-Ponty et l'étendre du plan physique au plan éthique. Je suis cet être qui peut évaluer ses actions et, en estimant bons les buts de certaines d'entre elles, est capable de s'évaluer lui-même, de s'estimer bon. Le discours du « je peux » est certes un discours en je. Mais l'accent principal est à mettre sur le verbe, sur le pouvoir-faire, auquel correspond au plan éthique le pouvoir-juger. La question est alors de savoir si la médiation de l'autre n'est pas requise sur le trajet de la capacité à l'effectuation. (Ibid., p. 212) ». Ce que suggère Cyril Lemieux quand il avance que l'écriture sociologique est toujours anticipation de la critique des pairs (Lemieux 2012, p. 8). De ce point de vue, une certaine transparence et une certaine réflexivité dans l'écriture vise à faire passer cette anticipation de la critique des pairs du plan tactique au plan éthique.

²³ « *A priori* » : car les travaux de Charles Soulié (1995) ont montré que notre trajectoire scolaire et notre milieu social d'origine conditionnent, toujours en partie, les sujets de recherche choisis.

supérieures et des différents mémoires de master que j'ai été amené à rendre. Ce travail d'enquête a été pour moi un véritable dépaysement (Beaud et Weber 1997) mais la méconnaissance du sujet s'est avérée être, par la suite, un avantage, car cela m'a obligé à un profond travail de veille informationnelle.

L'idée du transport maritime, en tant que potentiel sujet de doctorat, a commencé à germer dans mon esprit au moment où Antoine Vion, mon directeur de mémoire en master d'économie et de gestion publique et directeur de thèse futur, a rédigé et soumis un projet de recherche interdisciplinaire, dans le cadre de l'appel à projet blanc de l'Agence Nationale de la Recherche. Un premier projet intitulé Compétitions Organisationnelles et Marchandes sur les Prestations Logistiques entre Institutions Maritimes de la Méditerranée–L'Enchevêtrement des Normes, des Technologies, et des Instruments (COMPLIMENTI) avait été élaboré en 2013 dans le contexte de l'organisation du colloque Anti-Atlas des frontières²⁴.

Ma très modeste participation à l'élaboration de ce projet, rebaptisé ensuite « MEDCOASTS » m'a été très utile. Elle m'a permis d'effleurer l'organisation du transport maritime, en rencontrant notamment des représentants de l'organisation mondiale des douanes durant le colloque et a suscité chez moi un intérêt pour ce domaine de recherche. L'absence de financement de ce projet ne m'a pas démotivé. Cela a constitué le point de départ d'un nouveau projet de recherche sur le transport maritime, présenté au Conseil Scientifique de l'école doctorale 355 et pour lequel j'ai obtenu un financement qui a commencé en Septembre 2014.

Il est également important de préciser au lecteur que mon parcours universitaire a été marqué par un double cursus en Économie et en Sociologie dont le point d'orgue a été l'obtention de mon CAPES de SES, la même année. Être lauréat de ce concours a été pour moi un moyen de me sécuriser professionnellement mais a généré, dans le même temps, des impacts importants sur ma manière de conduire le travail d'enquête et sa formalisation dans la rédaction finale du manuscrit. Ce regard croisé, Sociologie-Économie, s'est révélé être un avantage dans la compréhension des

²⁴ <https://www.antiatlas.net/colloque-antiatlas-aix-en-provence-2013/>

mécanismes économiques qui sont nombreux lorsque l'on s'intéresse aux agencements complexes du commerce international. Mais elle a aussi un inconvénient : un des problèmes récurrents que j'ai rencontrés, dans l'écriture, a été de toujours donner clairement à voir la construction sociologique de mon objet de recherche, au-delà de sa dimension empirique, et cela sans me laisser déborder par l'ampleur des problématiques économiques qui ont tendance à le saturer.

Les quelques pages qui vont suivre vont essayer de retracer le ou les cheminements de cette recherche, en rappelant les grands moments de cadrage et de construction de l'objet. Une attention particulière sera apportée à la présentation de la méthode de recueil et de traitement des données à l'œuvre dans le cadre de ce travail.

1 De l'organisation des ports au transport de marchandises

Le sujet initial souhaitait mettre en lumière les rapports conflictuels entre les métiers traditionnels et les nouveaux segments d'activité logistique, présents dans les infrastructures portuaires. Ce projet s'inscrivait dans une volonté affichée de mener une étude fine des transactions entre travailleurs des terminaux et travailleurs navigants. Le terrain de recherche était alors centré uniquement sur l'espace méditerranéen, via une comparaison des transactions professionnelles entre trois ports : Marseille, Tunis et Tanger Med. Plus spécifiquement, la question de la pertinence du terrain de recherche s'est posée : comment articuler une étude sur le commerce maritime dans un espace globalisé, appuyée uniquement sur le cas de ports représentatifs du « sud » ?

L'approfondissement de mon travail de veille informationnelle m'a donné envie d'élargir la perspective géographique initiale et d'envisager la question des routes maritimes et des mouvements de concentration et d'alliances au sein de l'armement, comme véritablement déterminant, afin de mieux comprendre les fluctuations et les recompositions des activités portuaires. Une approche socio-

historique approfondie est devenue indispensable à ce stade de la recherche. Elle a notamment révélé une libéralisation accrue du secteur et un axe, jusqu'alors sous-estimé dans le projet initial : le poids de la financiarisation en tant qu'élément normalisant du marché de transport de marchandises.

Une réflexion s'est alors engagée sur la pertinence de choisir une « entrée » par les marchandises transportées afin de comprendre les mutations organisationnelles du secteur. L'analyse de la mondialisation, au travers de l'étude des flux de marchandises émanant des pouvoirs publics et/ou des acteurs en position d'intermédiaires sur les marchés, était en effet une démarche de recherche expérimentée par des chercheuses du Laboratoire d'Économie et de Sociologie du Travail (Mercier, Lamanthe et Tanguy 2007). Les travaux de ces chercheuses m'ont d'abord guidé dans ma réflexion méthodologique. Considérer l'intermédiation comme révélatrice d'une forme de construction sociale des marchés (Garcia 1986) m'a paru très intéressant pour mener à bien une analyse du transport maritime. Tenter de cerner les différents niveaux d'intermédiation du marché du transport maritime, c'est avant tout s'interroger sur l'allongement de la chaîne de valeur logistique dans le secteur du fret maritime et de ses potentielles conséquences sur les différentes organisations professionnelles portuaires.

La financiarisation constituait une autre démarche de recherche, également très présente au sein de mon laboratoire et principalement conduite par Antoine Vion. Nous avons donc choisi une approche qui mêlerait ces deux logiques en nous concentrant sur l'analyse de marchandises exportées par gros volumes et hautement financiarisées : notre choix s'est ainsi porté sur les cas du blé et du maïs. Des entretiens exploratoires ont été menés auprès de responsables de coopératives agricoles en Normandie, Côte-d'Or, Marne et Haute-Marne. Du point de vue du terrain « maritime », l'analyse s'est portée sur « l'axe Seine » (Paris-Rouen-Le Havre) avec l'alliance Haropa²⁵. L'ambition de cette alliance entre les grands ports de la Seine est de constituer le premier réseau portuaire français en termes de trafic maritime.

²⁵ Le document de travail d'Olaf Merk et *al.* publié en 2011 « The Competitiveness of Global Port-Cities: the Case of the Seine Axis » a été à ce titre très inspirant dans ce premier cadrage du sujet.

L'objectif de cette première démarche exploratoire était double. D'une part, comprendre la chaîne de valeur et la logique de formation des prix. Et d'autre part, approfondir le lien entre spéculation, formation des prix et organisations professionnelles. Il en est ressorti qu'une volonté de facilitation des échanges se heurte à un nécessaire besoin de sécurisation des biens, des personnes et des conditions de travail, dans une forme de recomposition profonde du secteur du fret maritime. Il s'agit d'un univers en tension, sous trois influences concourantes : la facilitation du transit de marchandises, la sécurisation des biens transportés et enfin la financiarisation massive et globale des échanges marchands.

C'est lors d'un entretien, en août 2015, avec un responsable du port maritime de Rouen que le sujet a connu son tournant majeur, celui qui allait guider toute la suite de la recherche. A cette occasion, je tentais de mieux comprendre les deux logiques de fixation des prix, celui de la marchandise transportée mais également celui du transport de marchandises, en y intégrant les coûts liés à l'utilisation des infrastructures portuaires par les chargeurs et les armateurs. Afin de mieux cerner cet aspect-là du sujet, le responsable du port me conseilla de rencontrer des courtiers d'affrètement maritime qui pouvaient avoir une vision plus large de la fixation du prix du transport en tant que, selon les mots de ce responsable, « *pivots de la relation de transport et négociants des derniers centimes du fret maritime* ». Cette phrase m'a intrigué et m'a laissé penser qu'il y avait, sans doute, un terrain prometteur du côté de cette profession dont je n'avais, à ce stade, encore jamais entendu parler.

C'est pourquoi, j'ai porté plus directement mon attention sur la fixation du taux de fret, c'est-à-dire le prix du transport maritime et non plus sur le prix de la marchandise transportée. Certes, je souhaitais au départ travailler dans une perspective plus large d'analyse du prix du transport, dans une approche économique articulée autour de la notion de « route maritime », mais après mes premiers entretiens exploratoires auprès des courtiers d'affrètement, j'ai finalement choisi de recentrer l'enquête sur la négociation de la prestation de transport. L'approfondissement de cette piste d'enquête m'a conduit à faire deux hypothèses de recherche : premièrement, que le courtier est un véritable pivot dans la mise en relation de l'offre et la demande de transport ; deuxièmement, que le complexe portuaire n'est pas le réel pivot du passage

terre-mer ; du moins s'il l'est d'un point de vue logistique, il ne l'est pas, du point de vue de la transaction qui se décide, pour une grande partie, dans les bureaux des courtiers d'affrètement maritime.

2 La négociation de la prestation de transport : enquêter dans le milieu du courtage

L'accès à ces bureaux a été difficile, à la fois du fait du travail relationnel à entreprendre et des contraintes liées au secret des affaires. L'ouverture d'un terrain d'observation a néanmoins permis d'engager l'enquête et d'initier une démarche de collecte plus systématique de données originales.

2.1 Des difficultés d'accès au terrain

Trouver sa place en tant qu'enquêteur en sociologie

Fort de mon entretien réussi à Rouen et de cette nouvelle perspective d'enquête qui s'ouvrait à moi, je commençais alors un travail de veille afin d'en apprendre plus sur cette profession, avant d'envisager une prise de contact. Après plusieurs semaines de recherche et de préparation, j'ai répertorié dans un tableur l'ensemble des cabinets français de courtage en affrètement maritime que je suis parvenu à trouver en consultant les annuaires professionnels. Après quelques dizaines de mails sans réponse, j'ai pris sur moi, en octobre 2015, de contacter directement, par téléphone, un courtier d'affrètement maritime. Ce premier entretien a été un échec important. Ce n'est que bien plus tard que j'ai réussi à saisir ce que cet échec pouvait m'apporter.

L'article de Muriel Darmon, « *Le psychiatre, la sociologue et la boulangère: analyse d'un refus de terrain* » (Darmon 2005) a constitué, à ce titre, une réelle prise de conscience méthodologique. Car cet échange téléphonique avait des choses à

m'apprendre sur le monde professionnel que je souhaitais investiguer, bien au-delà d'une simple correction à la marge de ma démarche d'enquêteur. Soit un monde où obtenir les coordonnées téléphoniques et rentrer en contact directement avec le courtier est très aisé – j'allais comprendre plus tard pourquoi – mais aussi où le secret des affaires revêt une place particulière, pouvant générer de la suspicion, voire une forme de défiance à mon égard.

[Entretien téléphonique octobre 2015, début d'après-midi]
Moi : <i>Bonjour Monsieur B, je suis doctorant en sociologie, je vous ai envoyé un mail il y a une semaine, mon sujet de recherche porte sur le transport maritime, je m'intéresse particulièrement au rôle des courtiers d'affrètement, dans la négociation et la fixation de ce prix, pourrions-nous convenir d'un entretien ultérieurement, j'aimerais beaucoup pouvoir m'entretenir avec vous ?</i>
B : <i>Vous êtes qui ?</i>
Moi : <i>Doctorant en sociologie, je cherche à comprendre, pour mon sujet,</i> (me coupe)
B : <i>Sociologie ? vous voulez quoi ? je comprends pas votre démarche...</i>
Moi : <i>je cherche à m'entretenir avec des courtiers d'affrètement maritime afin de mieux comprendre la manière dont se négocie le prix du transport maritime</i> (me coupe à nouveau)
B : <i>Ecoutez, je ne vois pas bien ce que la Sociologie peut comprendre là-dedans, je sais pas qui vous êtes ou ce que vous vous voulez mais je ne vous dirai rien, nous allons arrêter maintenant, j'ai du travail. (raccroche)</i>

Il est nécessaire de considérer les déconvenues dans le travail de recherche (Bizeul 1999 ; Guionnet et Rétif 2015), tel que les refus de répondre aux sollicitations de l'enquêteur, non pas comme un simple échec du protocole d'enquête, ou l'effet d'une succession de maladresses de la part du chercheur, mais plutôt comme un matériau d'enquête, à part entière. Cela permet, en outre, d'interroger la perception que les acteurs ont de la sociologie (Darmon 2005). Même si cet entretien a été le plus « violent » auquel j'ai eu à faire face, d'autres entretiens qui ont suivi ont révélé que les enquêtés avaient du mal à comprendre l'intérêt (et sans doute les compétences)

d'un sociologue à traiter un sujet tel que le transport maritime. Cette réflexion m'a permis de saisir que, dans cette configuration, accéder à des entretiens passerait nécessairement par une modification importante de « la présentation de soi » face à des imposants (Chamboredon et *al.* 1994 ; Laurens 2007). Dans cette perspective, le « bagage » économique qui était le mien, était largement plus facilement identifiable par les acteurs, qui, pour beaucoup, avaient fait des études supérieures en logistique ou en économie.

Ainsi, le protocole d'enquête a été remanié à deux niveaux :

1/ Passer par un intermédiaire a permis d'aplanir une grande partie des difficultés d'identification des acteurs. En l'occurrence, après un premier entretien avec un haut représentant de la chambre syndicale des courtiers d'affrètement maritime, la prise de contact a été facilitée. J'ai prioritairement ciblé les cabinets de courtage, membres de cette chambre syndicale, en prenant bien soin d'énoncer, au moment de la prise de contact, mon identification antérieure vis-à-vis de la chambre. Afin d'accentuer ce processus d'identification je prenais soin, à chaque fin d'entretien, de demander au courtier s'il m'était possible de contacter un de ses confrères de sa part.

2/ Arrêter de me présenter prioritairement et unilatéralement comme un universitaire, doctorant en sociologie, mais plutôt comme un étudiant, ayant aussi un bagage en économie. La perspective sociologique du travail d'enquête n'a toutefois jamais été cachée mais elle était présentée comme s'inscrivant, dans une démarche économique plus vaste dont l'un des piliers était la place de la confiance, dans la conduite des négociations et plus largement des relations d'affaires.

Ce deuxième remaniement ne m'a donc jamais détourné de ma volonté de pratiquer une enquête à découvert (Peretz 1998), en affichant clairement ma position d'universitaire, réalisant une enquête. Cette forme de franchise m'a notamment permis d'accéder à des documents d'entreprise (Arborio 2007, p. 28) et de pouvoir poser des questions précises me permettant d'éclairer et de mettre en perspective, par la suite, mes observations.

Faire avec les déconvenues : un contexte de « secret des affaires »

Dans les premières réflexions préparatoires à la mise en place d'une méthodologie visant à enquêter sur la négociation de la prestation de courtage, l'analyse de réseau, couplée à un enregistrement des entretiens puis à leur retranscription intégrale, est apparue comme une démarche de sociologie qualitative à la fois classique et intéressante. Ces deux pistes ont rapidement dû être abandonnées car anticipées et perçues comme dangereuses par les acteurs. Cette déconvenue a été l'occasion pour moi de saisir un autre élément central constitutif de cette profession, l'ampleur du secret des affaires et ses répercussions sur l'enquête (Bessière et Gollac 2017, p. 72). J'ai fait ensuite le choix déontologique de ne pas enregistrer les conversations à l'insu des acteurs, ni dans le cadre des observations directes, ni lors des conversations téléphoniques.

Par « secret des affaires », nous entendons toute forme de discrétion et de réserve dans la divulgation d'informations présentes dans le carnet d'adresse. Parvenir à créer un maillage de réseau professionnel, par une opération répétée de générateurs de noms, s'est donc avéré impossible. De même, il a été impossible d'enregistrer les entretiens. Si cela peut apparaître comme indispensable (Quivy et Van Campenhoudt 2011, p. 65) afin de conduire, dans les meilleures conditions possibles, la conversation entre enquêteur et enquêté, retranscrire fidèlement le discours et se concentrer pleinement sur la conversation, ici force est de constater que l'argutie « habituelle » *« tout sera bien entendu anonymisé, l'enregistrement n'a que pour but de me permettre de me concentrer pleinement sur notre échange »* n'a pas suffi à rassurer les acteurs. Bien au contraire, son abandon a été l'une des conditions qui ont progressivement permis d'ouvrir le terrain à l'observation.

2.2 Ouvrir le terrain à l'observation

L'opportunité de la première observation

Je commençais à accumuler quelques entretiens téléphoniques mais toujours aucun qui avait pu déboucher sur un entretien en face à face, a fortiori dans l'espace professionnel des courtiers. Sans doute comme dans bien des recherches, cette ouverture a été en grande partie le fruit du hasard. Poursuivant ma démarche initiale de démarchage des courtiers, par l'intermédiaire des références présentes sur le site de la chambre syndicale, j'ai eu la chance d'avoir un retour très encourageant de la part d'un cabinet.

Monsieur T...

Actuellement doctorant contractuel en sociologie économique, ma thèse porte sur les mécanismes de formation du prix du transport maritime. Ainsi, je souhaite approfondir mes connaissances dans ce domaine, notamment par une compréhension plus fine du métier de courtier d'affrètement maritime. L'objet central de ma démarche de recherche est de mettre en lumière la formation économique et surtout sociologique du prix du transport maritime.

L'idée est vraiment de sortir des modèles orthodoxes en économie des prix, en insistant notamment sur les notions de notoriété et de confiance qui participent au rapport entre l'armateur et le courtier d'affrètement maritime pour parvenir à un prix contractuel de transport maritime.

Je me permets donc de solliciter, de votre part, un entretien dans les prochains jours ou semaines, selon vos disponibilités.

Je vous remercie par avance de l'attention que vous porterez à ma demande et je reste bien entendu, à votre disposition, pour tous renseignements complémentaires.

Je vous souhaite une excellente journée.

Bien cordialement

Réponse intervenue quelques jours plus tard

Bonjour Monsieur Chevalier,

Désolé pour cette réponse tardive mais les périodes de retour de vacance sont parfois difficiles...

Votre étude paraît très intéressante et c'est avec plaisir que nous pourrions en discuter.

Une rencontre dans nos locaux afin de vous présenter notre activité, et un déjeuner auquel nous serions heureux de vous inviter me semble être la meilleure formule mais cela dépend bien évidemment de vos disponibilités.

Meilleures salutations

Après avoir répondu à ce mail, j'ai pu fixer avec ce cabinet mon premier entretien téléphonique dans lequel je n'ai pas manqué de saisir l'opportunité de l'ouverture exprimée dans ce mail et préciser ma motivation à venir, dans leurs locaux, pour envisager une rencontre, qui finalement a duré quatre jours.

Une entrée qui a refermé le terrain des grands cabinets

Approfondir la réflexivité sur le terrain, c'est également reconnaître qu'une des limites de ce travail d'enquête a été de ne pas avoir réussi à « négocier » ma position d'observateur auprès des grands cabinets de courtage ; notamment, auprès du leader français, Barry Rogliano Salles (BRS) qui emploie en France une quarantaine de courtiers d'affrètement maritime. Cela ne m'a néanmoins pas empêché de réaliser quelques entretiens dans ce milieu.

L'hypothèse explicative de cette faible accessibilité réside, à mon sens, dans mon absence de proximité immédiate à l'égard des habitus sociaux des courtiers des grands cabinets. Ce n'est que parce que j'avais bien compris le système et parfait ma connaissance technique que j'ai pu ensuite réaliser quelques entretiens nécessaires. Là où mon parcours pluridisciplinaire a été sans nul doute un avantage pour ouvrir le terrain des petits cabinets, où les courtiers, en majorité ont eu également un parcours pluriel teinté d'autodidaxie. Le fait que je ne sois pas diplômé d'une grande école ne m'a pas permis de décliner mes titres scolaires afin de créer un rapport de confiance

avec l'enquête (Chamboredon et *al.* 1994, p. 118). Cela a été, je le crois, un frein pour pénétrer ce microcosme. Dans son analyse des traders, Olivier Godechot reconnaît, lui-même, que son accès aux salles des marchés de produits dérivés a été conditionné à l'obtention d'un poste de stagiaire (Godechot 2005, pp. 7-20), lui-même rendu possible par la valorisation de son diplôme d'ingénieur « *supposé garantir la possession d'un grand nombre de compétences utiles et valorisées dans la salle (Ibid)* », obtenu au sein de (la grande) École Nationale de la Statistique et de l'Administration Economique de Paris (ENSAE).

Un nouveau prolongement plus exhaustif, « à rebours », capitalisant plus systématiquement sur les acquis de l'enquête aurait pu être envisagée à la fin de la recherche. Malgré son intérêt méthodologique, il a été limité pour deux raisons principales. D'une part, l'accès à des observations dans les grands cabinets laissait présager des coûts d'accès toujours importants qui faisait porter une menace sur l'achèvement de la thèse. D'autre part, mon poste à plein temps d'enseignant en SES dans le second degré, à partir de la troisième année de doctorat, m'a forcé à reconsidérer la perspective de rajouter un trop volumineux volet d'enquête à ce travail. Bien que limités en nombre, des entretiens très denses auprès des professionnels des grands cabinets ont néanmoins eu le mérite d'apporter des explications plus techniques sur la nature des interdépendances entre marché des lignes régulières et marché du *tramping*.

3 Méthode de recueil et d'analyse des données

La démarche qualitative a été privilégiée dans le cadre de cette enquête, le matériau est constitué de plusieurs périodes d'observation du travail et d'une soixantaine d'entretiens. Expliciter les choix de notre protocole d'enquête en matière de recueil et de traitement du matériau va nous permettre de justifier la démarche d'investigation qui a été la nôtre mais aussi d'enrichir ce bilan réflexif sur les conditions de l'enquête.

3.1 Démarche et matériau d'enquête

Pour mener à bien cette recherche, nous avons fait le choix de nous placer, dans une démarche qualitative, par le recours aux entretiens semi-directifs et à l'observation directe, sans volonté méthodologique d'opposer théorie et empirie (Demeulenaere 2012) ou de présupposer une théorie ancrée *Grounded theory* (Glaser et Strauss 1967) dans laquelle tout remonterait du terrain. L'accent a donc été mis sur un aller-retour régulier entre les données empiriques relevées sur le terrain et les apports théoriques qui pouvaient l'éclairer.

Les temps d'observation directe²⁶ se sont étalés sur quatre périodes, réparties sur deux ans et demi, variant d'un après-midi à quatre jours complets d'immersion. J'ai pu finalement recueillir un total de 62 entretiens (cf. l'annexe 1), auprès de plusieurs représentants de toute la chaîne de valeur (affréteurs, transitaires, armateurs, courtiers, agents commerciaux, trader, analystes, négociants, agriculteurs, organisations professionnelles, associations...), répartis sur cinq années ; 30 d'entre eux sont spécifiques aux courtiers d'affrètement maritime (cf. l'annexe 2) dont 23 menés auprès de courtiers de vrac.

Les entretiens avec les professionnels du courtage ont été exclusivement conduits auprès d'interlocuteurs de sexe masculin. Comme nous le verrons dans le chapitre 2, un rapide recensement des professionnels en activité montre que les femmes sont très fortement minoritaires dans le monde du courtage d'affrètement maritime français. Un objet d'étonnement rétrospectif a été de constater que cette question du sexe de l'enquête (Monjaret et Pugeault 2014) ne s'est pas immédiatement présentée à moi. Notons que, à propos des professions de courtage, une problématique comparable semble à l'œuvre dans le monde du courtage en ligne (Sarfati 2003, p. 81).

²⁶ Nous choisissons ici de considérer que l'observation n'a pas été participante même si les travaux d'Anne-Marie Arborio (notamment Arborio 2007) ont montré que, par sa nature même, l'observation directe ne signifie pas absence totale d'effet perturbateur dans la situation d'enquête. Nous envisageons le terme d'observation directe non pas pour nier que ma présence n'a eu aucun impact mais plutôt, pour signifier au lecteur, que mon travail d'enquête ne s'est pas traduit par une prise en main active du métier de courtier d'affrètement maritime.

A contrario, les travaux propres aux enquêtes à bord auprès du personnel navigant et l'effet de huis clos (Hutchins 1996) pose des questions d'un autre ordre que celles d'une enquête en milieu ouvert. Les thèses de Jasmina Stevanovic (2014) et de Claire Flécher (2015), qui ont enquêté auprès de navigants de la marine marchande, quasi-exclusivement masculins, ont placé cette question au cœur de leurs analyses (Stevanovic 2014, p. 340) et consacrent des développements importants et intéressants à la question de la présentation de soi de l'enquêtrice et au cadrage des relations d'enquête (Flécher 2015, p. 68). En revanche, pour ce qui concerne l'enquête auprès de petits entrepreneurs, la question du genre de l'enquêteur n'est pas directement abordée dans les analyses structurales (Comet 2007 ; Barthe, Chauvac et Grossetti 2016).

La question que cela pose, rétrospectivement dans ce bilan réflexif, c'est l'enjeu du genre de l'enquêteur comme élément explicatif de sa propre démarche d'investigation de l'objet de recherche. Succinctement, je souhaiterais mettre en avant deux éléments soulevés par ce constat. Un premier permet d'interroger la présentation de soi : être un homme qui peut justifier d'un bagage universitaire en économie, dans un milieu d'hommes résolument tournés vers le commerce international, a sûrement été un avantage pour cadrer la relation d'enquête. Un second questionne le façonnement de l'objet de la recherche qui n'a pas porté une attention immédiate à la problématique de la féminisation de l'activité. Pourquoi avoir pris cette direction ? Deux raisons principales le justifient. Tout d'abord parce que l'objet a plus été conçu au départ sous l'angle du marché que sous l'angle de l'emploi, ce qui n'a pas permis de révéler immédiatement le manque de féminisation de l'activité, la culture de l'entre-soi masculin présente au sein du courtage d'affrètement est de fait moins connue que dans la marine marchande. Ensuite parce que l'enquête a commencé par une démarche exploratoire au sein des complexes portuaires et agricoles assez peu féminisés, ce qui a eu pour effet de renforcer le caractère d'emblée masculin du terrain d'enquête.

L'observation

Le recours à l'observation directe (Fournier et Arborio 2010) s'inscrit dans une démarche qui vient préciser la question de recherche au fur et à mesure du déroulé

de l'enquête (Arborio 2007, p. 28). Un travail préparatoire de fond est nécessaire, tout au long de l'enquête (Soule 2007) afin de pouvoir prendre du recul par la suite et replacer cet exercice dans une perspective d'enquête plus large. Malgré tout, la préparation de la confrontation au terrain est aussi un apprentissage permanent (De Sardan 2000) qui n'est pas toujours formalisable par la lecture de manuels de méthode. Mes observations ont donné lieu à une prise de notes quotidiennes, au moyen d'un carnet de recherche (Becker 2002) parfois complété par des auto-enregistrements en magnétophone. Ces éléments complémentaires m'ont servi de repère pour la contextualisation des conditions de recueil de ce matériau.

L'entretien et ses contraintes

La mise en œuvre d'une méthode d'enquête par entretiens nécessite, en premier lieu, d'effectuer une analyse détaillée des objectifs, des acteurs et du cadre que l'on souhaite donner à son entretien (Guittet 2008), avant toute prise de décision. Cette préparation nécessite une veille informationnelle importante sur ces questions de méthodologie en vue de pouvoir adapter, au mieux, son discours à la situation. Il apparaît parfois nécessaire, pour obtenir des matériaux pertinents, de ne pas hésiter à sortir du champ de l'entretien pour aller à la périphérie et créer un climat plus favorable à la parole. L'entretien a pu parfois être compréhensif, au sens de Jean-Claude Kaufmann (1996) c'est-à-dire laissant croire à une conversation qui brise le rapport enquêteur/enquêté, en vue d'éviter les réponses de surface, induites par un entretien standardisé et directif. Volontairement peu directif, la feuille de route de l'entretien qui m'a servi de support (cf. l'annexe 3), a évidemment évolué au tout début de l'enquête, et a finalement reposé sur quatre volets principaux :

- Un premier volet biographique qui avait pour but de comprendre le parcours professionnel des enquêtés et les différentes étapes qui les avaient conduits au monde du courtage d'affrètement maritime.
- Un deuxième volet, organisationnel, centré autour de l'organisation de la profession et de sa structuration du point de vue de la chambre syndicale.

- Un troisième volet, plus technique, centré sur la négociation, des clauses de la charte-partie et plus largement sur la négociation de leurs prestations, en tant qu'intermédiaires du transport maritime au voyage.
- Un quatrième volet sur le « service après-vente » de la relation de courtage, c'est-à-dire une fois que le contrat signé et, plus particulièrement, sur la gestion des contentieux dans les affaires.

Le non-enregistrement des entretiens a été une difficulté méthodologique importante, dans le cadre de cette enquête (Quivy et Van Campenhoudt 2011) car j'ai éprouvé la crainte de perdre une partie du contenu. Une réflexivité sur les causes de ce refus m'en a finalement appris davantage sur ce monde. Le réseau d'affaires et la discrétion étant les deux pierres angulaires sur lesquelles reposent l'essentiel de la plus-value du courtage, l'absence totale de magnétophone a été pour moi un moyen de rassurer les acteurs et finalement d'ouvrir le terrain²⁷. L'essentiel du matériau a donc été recueilli par la prise de notes (Piette 1996) durant les entretiens et par l'élaboration d'un carnet de recherche pour les observations.

Le peu de visibilité des courtiers sur leur planning journalier, bien qu'éclairant du point de vue de la nature de la prestation de courtage, a été une contrainte méthodologique supplémentaire dans la conduite de l'enquête et a nécessité plusieurs ajustements. D'une part, il a fallu qu'une grande partie des entretiens se fasse par téléphone, car l'essentiel de leur activité est assuré par ce moyen de communication, mais aussi le soir après 19 heures ou le vendredi après-midi, des moments où, traditionnellement, l'activité est moins chargée. Les entretiens téléphoniques ont également offert davantage de flexibilité car les enquêtés ont des contraintes de réactivité qui sont incompatibles avec la possibilité de s'engager à une heure donnée et pour une durée précise. Nombre d'entretiens ont ainsi été reportés au

²⁷ Même s'il m'a été impossible d'enregistrer en direct les entretiens et que pour des raisons déontologiques, j'ai choisi de m'y conformer dans toutes les situations, y compris lors des entretiens téléphoniques, il n'en demeure pas moins que l'usage du magnétophone a été d'un réel secours. Profitant de moments de pauses dans la journée, le magnétophone s'est avéré très utile pour se substituer au carnet de recherche et enregistrer, au plus près de l'action, des observations, des impressions et des anecdotes.

tout dernier moment, demandant un effort supplémentaire de repositionnement du créneau.

Dans ces conditions, nous pouvons considérer que la prise de notes durant une conversation téléphonique, induite par l'impossibilité de l'enregistrement, a pu constituer un avantage méthodologique qui a relativement moins perturbé le déroulement que si cela s'était passé face à face. D'autre part, même lorsque les entretiens ont démarré au jour et à l'heure prévus, beaucoup ont été fréquemment interrompus en raison d'appels clients prioritaires. Ces éléments, là encore éclairant du point de vue de la pratique du courtage²⁸, ont grandement complexifié la dynamique de l'échange enquêteur/enquêté et plus largement le recueil du matériau.

3.2 Traitement des matériaux et articulation des résultats

Pour traiter le matériau, il est apparu que la meilleure chose à faire dans un premier temps était d'opérer un classement. Comme l'écrit Erving Goffman : *« on n'arrive sans doute ainsi à rien prouver, seulement à ranger, mais je pense que, dans beaucoup de domaines du comportement humain, c'est précisément là que nous nous situons. Un simple classement bien pesé, bien travaillé pour qu'il corresponde correctement (aux observations) est ce que nous pouvons faire de mieux actuellement. (cité par Strong 2000, pp. 41-42) »*.

Ce classement a été structuré autour de quatre principaux items qui sont apparus centraux afin de structurer la démarche d'enquête :

- 1/ Historiciser l'activité du transport : identifier des séquences historiques afin de comprendre la structuration progressive du transport maritime contemporain.

²⁸ J'ai en effet pu repérer lors de l'exploitation du matériau que 90% de mes entretiens avec des courtiers ont commencé par une « mise en garde » qui prenait, en substance cette forme : *« bon, à priori j'ai du temps, on est vendredi après-midi, mais vous savez tout peut arriver donc si je dois prendre un client on se recontactera après. »*

- 2/ Comprendre la place centrale du droit maritime et l'importance des contrats d'affrètement en tant qu'éléments structurants du marché.

- 3/ Recenser et ordonner les différents types d'opérations auxquelles j'ai eu à faire et les éléments qui expliquent les raisons de la pérennisation de cette activité de courtage.

- 4/ Proposer des profils et des parcours professionnels de ces courtiers, non pas dans une perspective de sociographie classique et d'étude systématique des parcours, mais plutôt pour comprendre la formation de leurs dispositions à la négociation à partir de leurs parcours, entre expériences maritimes et autodidactie de la négociation.

L'articulation des résultats a été pensée, en tout premier lieu, pour mettre en relation une perspective micro avec une perspective plus macro. La thèse de Catherine Comet (2004) bien qu'éloignée sur le plan du sujet, a été très inspirante sur le plan de la méthode et du rendu d'un travail de recherche articulant macro et micro. Afin de rendre compte des différentes catégories d'entrepreneurs en termes de rendement de leur capital social, l'auteure a fait le choix d'entremêler les démarches méthodologiques. Le recours à l'enquête ethnographique auprès des entrepreneurs dévoile un angle micro du capital social de ces derniers et celui du questionnaire, un angle macro de leurs stratégies relationnelles. C'est dans ce type de démarche que j'ai souhaité inscrire l'articulation des résultats, en considérant que la démarche qualitative visant à rendre compte des pratiques de négociation dans le milieu du courtage éclaire un angle micro de la prestation de transport et que la réflexion engagée sur l'outil de gestion *Baltic Dry Index* induisait une perspective macro, notamment à propos du rôle de cet outil dans la tarification des prestations.

Cette articulation a le mérite de soutenir que les macrostructures peuvent résulter de micro-événements étudiés à cette échelle (Cicourel 2008). Elle permet également de prévenir d'une forme de réductionnisme (Collins 1981), parfois orchestré par une approche purement micro des faits sociaux. Or, nous nous plaçons plutôt dans la perspective où aucun des deux niveaux d'analyse est autosuffisant en soi dans la mesure où les deux interagissent constamment entre eux. Ainsi, même si

l'enquête s'est particulièrement concentrée sur le marché au voyage comparativement à celui des lignes régulières, l'analyse approfondie du premier segment permet de souligner l'interdépendance qui existe entre les deux. Tenter de relier les microprocessus avec les macrostructures a soulevé de grandes difficultés car l'exposition des résultats de cette recherche pose un défi : les dimensions économiques y prennent souvent un aspect très technique, et j'ai éprouvé de grandes difficultés dans le traitement des données et dans l'écriture pour essayer de rendre cela intelligible.

Afin d'offrir au lecteur une compréhension progressive de la complexité de cette organisation, le chapitre suivant revient d'abord sur l'évolution des positions et des rôles sociaux des acteurs de l'affrètement au cours du temps, en dessinant une typologie historique des régimes d'affrètement maritime. Cela posé, il sera possible de détailler plus avant les caractéristiques de la profession, les transactions qu'elle opère, les formes d'interdépendance économique observables entre marchés, et le rôle des outils de normalisation dans la construction globale de l'activité et des prix.

