

— ÉTUDES MARINES —

HORS SÉRIE



LA MER  
DANS L'HISTOIRE

---

Une vision de l'avenir ?

**Mars 2017**

Centre d'études stratégiques de la Marine



— ÉTUDES MARINES —

HORS SÉRIE

*Les opinions émises dans les articles n'engagent que la responsabilité de leur auteur*

**Directeur de la publication**

Contre-amiral Thierry Rousseau

**Rédactrice en chef**

Docteur Sabine Marie Decup-Provost

Avec la précieuse collaboration du Service prépresse de la Marine nationale  
pour les infographies

Centre d'études stratégiques de la Marine (CESM)

Case 08 – 1, place Joffre – 75700 Paris SP 07 – 01 44 42 82 13 – [cesm.editions.fct@intradef.gouv.fr](mailto:cesm.editions.fct@intradef.gouv.fr)

Association Océanides

CESM – Case 08 – 1, place Joffre – 75700 Paris SP 07 – [association.oceanides@gmail.com](mailto:association.oceanides@gmail.com)

— ÉTUDES MARINES —

# LA MER DANS L'HISTOIRE

---

Une vision de l'avenir ?

Christian Buchet, directeur scientifique d'Océanides

**Hors série – Mars 2017**  
Centre d'études stratégiques de la Marine

# SOMMAIRE

<b>RÉSUMÉ</b>	<i>6</i>
<b>1.</b> La mer, moteur de l'Histoire	<i>14</i>
<b>2.</b> La mer, moteur de prédominance et de rayonnement	<i>30</i>
<b>3.</b> La mer, moteur du développement économique et politique	<i>50</i>
<b>PRÉSENTATION D'OCÉANIDES</b>	<i>64</i>

# OCÉANIDES, CINQ ANNÉES DE RECHERCHES SUR CINQ MILLE ANS D'HISTOIRE

Résumé de ses principaux résultats en trois pages

Océanides est, par son ampleur, le programme en sciences humaines le plus novateur depuis la Grande Encyclopédie du XVIII<sup>e</sup> siècle pour avoir réuni 260 chercheurs issus de 40 pays. L'ambition et l'originalité de ce programme international de recherche de cinq années ont été d'évaluer l'impact du fait maritime dans l'Histoire de l'humanité, de la préhistoire jusqu'à aujourd'hui et de répondre aux questionnements problématiques suivants :

Est-ce la mer qui fait la différence dans l'évolution générale des peuples ? Quelles sont les évolutions imputables à la mer dans l'Histoire générale comme dans l'histoire particulière des entités, notamment politiques ? Comment la mer a-t-elle changé la trajectoire des ensembles considérés ? Comment le fait de se tourner vers la mer permet-il d'exploiter au mieux le potentiel démographique, la situation géographique, politique, financière, les connaissances scientifiques... pour constituer un puissant moteur de développement et de puissance ? La mer est-elle un facteur de réussite, de développement, de rayonnement ?

De l'ensemble de ces recherches publiées *in extenso* en quatre volumes, en français et en anglais, par les Éditions Boydell & Brewer se dégagent trois vagues de fond qui répondent clairement à notre questionnement. Oui, le fait de se tourner vers la mer quels que soient le temps, le lieu, est le moteur le plus puissant qui soit pour impacter positivement les trajectoires historiques. C'est que la mer est le moteur de l'Histoire ; le moteur de la prédominance et du rayonnement ; l'accélérateur du développement économique et politique.

## 1.

### **La mer, moteur de l'Histoire**

Prendre non plus la terre comme espace de référencement historique mais la mer est un renversement complet d'attitude pour ne plus centrer l'étude de nos objets de recherche dans le seul cadre territorial, national ou politique, mais sur ce qui précisément unit les différents ensembles. C'est considérer l'espace marin non pas comme une séparation mais comme un trait d'union. L'espace par excellence des échanges qu'ils soient d'ordre commercial, culturel, scientifique... C'est ne plus se contenter d'étudier les ensembles politiques en eux-mêmes et dans les rivalités qu'ils ont eues avec leurs voisins, mais les appréhender dans leur participation à la synergie générale qui se dégage de cette dynamique de flux et qui s'appelle l'Histoire.

/...

C'est toute la structuration de l'Histoire universelle en quatre temps (Antiquité, Moyen Âge, Moderne et Contemporaine) que fait éclater Océanides, une découpe occidentalocentrée et inadaptée aux réalités historiques des autres zones géographiques, pour lui substituer une segmentation en trois Temps, rendant beaucoup plus intelligible et parlante la dynamique de l'Histoire pour nous permettre de comprendre les grands basculements géopolitiques :

- le Temps des Méditerranées, correspondant aux périodes antique et médiévale ;
- le Temps de l'Atlantique, correspondant aux périodes moderne et contemporaine ;
- le Temps de « l'océanotemporain », ou de l'océan mondial, dans lequel nous entrons à pleine vitesse et qui sonne l'avènement d'une sortie de crise sous l'effet d'une nouvelle maritimisation. Une nouvelle maritimisation portée par quatre facteurs éminemment structurants en passe de modifier durablement la géopolitique et la géoéconomie de l'ordre ancien : le rattrapage de la Méditerranée asiatique, l'explosion démographique et sa concentration sur le littoral, le nouveau droit de la mer bouleversant les équilibres entre puissances et la révolution géographique impulsée par les routes du nord.

Sous les coups de butoir de la mer, c'est toute l'Histoire universelle qui devient simple, facile à comprendre et porte à la réflexion...

## 2.

### **La mer, moteur de prédominance et de rayonnement**

La prédominance d'une entité politique, quels que soient sa nature (ville, État, alliance...), le temps ou l'espace, va toujours à celle qui dispose du plus grand nombre de navires. On pense aux bâtiments de guerre, de commerce, de pêche, mais aussi aujourd'hui aux navires scientifiques.

De conflit en conflit, le même constat s'impose, imperceptible si l'on n'analyse pas l'Histoire dans ce qui est le plus difficile à saisir : à savoir la mobilité et la connectivité des flux, qu'incarne précisément le maritime. Les guerres de la Révolution et de l'Empire, la Première Guerre mondiale, la Seconde Guerre mondiale, la Guerre froide en offrent une démonstration saisissante. C'est toujours le pays ou l'alliance qui dispose de cette maîtrise des flux qui l'emporte. Qui tient la mer, tient à terme la terre, telle est l'une des principales leçons qui se dégagent de cette pesée du rôle et de la place du maritime dans l'Histoire.

Un constat qui bouleverse toute la géopolitique qui s'est jusqu'ici toujours focalisée sur l'histoire terrienne pour y déceler des éléments structurants. C'est toute la vision de Sir Halford Mackinder, considéré comme le fondateur de la pensée géopolitique, qui est mise à mal. Et il n'est pas inintéressant de constater que la puissance qui tient l'océan Indien tient l'essentiel du commerce mondial. Bien plus que le *heartland* (l'Eurasie) dans lequel Mackinder voyait l'élément pivot de la domination mondiale, l'océan Indien pourrait bien être ce qu'il nous plaît d'appeler par analogie le *heartsea*, dont la maîtrise a toujours conféré la prédominance.

### 3.

#### **La mer, moteur du développement économique et politique**

Les entités politiques qui se tournent vers la mer s'inscrivent dans une logique de flux, d'échanges et d'ouverture, moteur du développement économique. Le transport maritime apparaît clairement avoir été, en effet, le moteur de la révolution agricole fondée sur la spécialisation permettant d'adapter la production aux terres et au climat. Catalyseur des échanges et du commerce, le développement maritime stimula également la révolution industrielle par l'impact considérable de la construction navale au plan de l'innovation et du développement de l'industrie métallique, moteur de la révolution industrielle.

Une telle dynamique supposait bien évidemment d'être sous-tendue par une capacité financière sans faille, insufflant dans l'économie les liquidités nécessaires. Là encore, cette aptitude procède très largement de l'impact initial probant du maritime au plan de la révolution agricole. L'exode rural qui en résulta, en concentrant les populations dans les villes, permit de drainer l'épargne et facilita l'investissement par la maîtrise des taux d'intérêt.

Les travaux d'Océanides montrent clairement que le maritime est l'élément le plus structurant de l'Histoire pour conférer tout à la fois une prédominance militaire, économique et culturelle et être le moteur de la compétitivité, avec, à l'évidence, des conséquences sociales et sociétales. Toute entité politique qui se tourne vers la mer optimise ses paramètres constitutifs, qu'ils soient d'ordre démographique, géographique, politique, pour entrer dans une dynamique de développement, de rayonnement dans laquelle puissance se conjugue avec croissance, emplois, pouvoir d'achat et bien-être. Nous avons là non plus une réflexion mais un constat, bien plus : une vision nouvelle de l'Histoire. Puisse-t-elle être éclairante pour tout décideur et montrer, à tout un chacun, que la mer est la clef de l'Histoire, et partant de ce constat, plus que jamais le catalyseur de notre avenir.



Le Grand Nord, nouvelles terres d'exploration ?  
© *Christopher Michel.*





La mer n'a pas fini de nous surprendre. Pascal Picq, paléontologue au Collège de France, montre combien l'un des éléments différenciant l'*Homo Erectus* des grands singes est précisément sa capacité à prendre la mer. Et la capacité à naviguer et à se projeter au-delà des seules terres visibles apparaît bien être le propre de l'*Homo Sapiens* supplantant l'*Homo Erectus*. C'est dire combien la mer, la maritimité sont profondément inscrites au cœur de notre humanité.

De l'ensemble des 260 contributions regroupées dans quatre volumes publiés par les Éditions Boydell & Brewer, trois puissantes vagues de fond se dégagent et répondent clairement à notre questionnement<sup>1</sup>. Oui, le fait de se tourner vers la mer quels que soient le temps, le lieu, est le moteur le plus puissant qui soit pour impacter positivement les trajectoires historiques. C'est que la mer est le moteur de l'Histoire (1); le moteur de la prédominance et du rayonnement (2); le moteur du développement économique et politique (3).

—

---

1. Les références aux chapitres dans *La Mer dans l'Histoire* sont données par nom d'auteur et volume. Les titres des volumes (la Période Antique, la Période Médiévale, la Période Moderne et la Période Contemporaine) sont respectivement raccourcis en Antique, Médiévale, Moderne et Contemporaine.

---

1.

# LA MER, MOTEUR DE L'HISTOIRE

---



Transport de cèdre du Liban. Bas-relief de la façade nord de la cour d'honneur du palais bâti par Sargon II à Dur Sharrukin, en Assyrie, v. 713–716 av. J.-C., Musée du Louvre.  
© Marie-Lan Nguyen, 2005.

Pour ainsi dire partout dans le monde, l'Université a découpé l'Histoire en quatre périodes: l'Antiquité, le Moyen Âge, l'époque moderne (XVI, XVII et XVIII<sup>e</sup> siècles) et l'époque contemporaine. Cette segmentation découle d'une réalité. Chacun de ces temps forme un ensemble cohérent, caractérisé, notamment, par une certaine manière de penser, d'agir, de produire, de consommer... jusqu'à une utilisation spécifique des cinq sens, lesquels édifient de façon dissemblable d'un âge à l'autre notre structuration mentale et, partant, notre manière d'appréhender le monde, ce qui va modifier jusqu'aux méthodes de résolution des problèmes.

Chacune des périodes meurt dans les soubresauts d'un profond traumatisme qui sont autant de ferments de l'avènement d'un monde nouveau. C'est la chute de l'Empire romain d'Occident, qui ressurgit transformé, rehaussé géographiquement dans le cadre du Saint Empire romain germanique, lequel pose les fondements de la période médiévale. Ce sont les spasmes mortifères de la peste noire du XIV<sup>e</sup> siècle, la pénurie de métaux précieux – crise monétaire avant l'heure – et la décadence de la vieille philosophie scolastique qui mènent à l'effondrement du Moyen Âge et à la révolution formidable et détonante qu'est la Renaissance. Et c'est celle-ci qui pose les fondements de la modernité, avant que la défaite de l'Ancien Régime dans une France incapable de maîtriser son endettement ne nous fasse entrer, avec 1789, ou selon les pays au terme des guerres de la Révolution et de l'Empire, dans l'époque contemporaine.

Quatre temps, quatre ères historiques, aussi riches que variées, mais dont l'enchaînement est occidental-centré et dont la découpe ne convient que très imparfaitement aux réalités historiques des autres zones géographiques. Nous pensons, en particulier, à l'Asie, à l'Océanie...

Il est cependant une manière différente de voir, d'aborder, de présenter l'Histoire et cela a été toute la quête du Programme Océanides. Les travaux menés par les 260 contributeurs m'amènent à proposer une autre segmentation, une structuration bien plus en adéquation avec l'Histoire, les histoires particulières des différentes aires géographiques, un cadre rendant bien plus intelligible et parlante la dynamique du temps. Et si la mer nous donnait des instruments d'analyse nous permettant de comprendre les grands basculements géopolitiques?

Prendre non plus la terre comme espace de référencement historique mais la mer est un renversement complet d'attitude qui ne centre plus l'étude de nos objets de recherche dans le seul cadre territorial, national ou politique, mais sur ce qui précisément unit les différents ensembles. C'est considérer l'espace marin non pas comme une séparation

mais comme un trait d'union. L'espace par excellence des échanges qu'ils soient d'ordre commercial, culturel, scientifique... C'est ne plus se contenter d'étudier les ensembles politiques en eux-mêmes et dans les rivalités qu'ils ont eues avec leurs voisins, mais les appréhender dans leur participation à la synergie générale qui se dégage de cette dynamique de flux et qui s'appelle l'Histoire.

Cette synergie, cette dynamique, cette connectivité sont le propre du maritime. Et il m'a d'ailleurs toujours semblé intéressant et révélateur de l'esprit général d'un peuple de considérer son rapport à la mer. La mer nous offre un exceptionnel télescope d'observation tant de l'histoire générale d'un peuple que de l'Histoire universelle, puisque dénominateur, espace commun, c'est elle qui, à bien y regarder, en rythme les soubresauts.

Dans cette perspective, on peut distinguer non plus quatre temps, mais seulement deux, qui nous semblent avoir présidé aux destinées humaines. Il y eut d'abord le Temps des Méditerranées, au pluriel, auquel succéda le Temps de l'Atlantique. Loin de totalement contredire la segmentation en quatre périodes, cette vision, ce cadre universel en confirment et en précisent la pertinence puisque, aux périodes antique et médiévale, nous pouvons faire correspondre le Temps des Méditerranées, tandis que les périodes moderne et contemporaine coïncident avec le Temps de l'Atlantique. Mais celui-ci n'est déjà plus. Sans même en avoir pleinement conscience, nous avons quitté la période contemporaine pour rentrer dans un nouveau et troisième Temps de l'Histoire, qui ouvre à tous les possibles et que nous appellerons l'océanotemporain : le Temps de l'océan mondial.

Les périodes antique et médiévale forment, en effet, un tout sous l'emprise de la maritimité : le Temps des Méditerranées.

Par Méditerranées au pluriel, nous voulons signifier qu'il y eut en parallèle plusieurs histoires, plusieurs espaces où l'Histoire s'est déployée. Elle s'est déployée partout, bien sûr, où vivaient d'importantes communautés humaines, et l'on n'a que trop négligé, en Occident, l'histoire du monde asiatique, répartie sur le pourtour de ce que François Gipouloux a qualifié, dans la veine des travaux de Jacob Van Leur, de Georges Coedès et de Fernand Braudel, de « Méditerranée asiatique<sup>1</sup> », c'est-à-dire ce corridor maritime articulé sur plusieurs bassins interconnectés : mer du Japon, mer Jaune, mer de Chine, mer de Sulu, mer des Célèbes et débouchant sur l'Inde. Nous commençons

---

1. François Gipouloux, *La Méditerranée asiatique*, CNRS Éditions, Paris, 2009. Voir également l'ouvrage d'Alain Guillerm, *Géopolitique des mers, les Méditerranées d'Europe et d'Asie*, Cirpés, 1999 et la contribution de Pierre-Yves Manguin, « L'Insulinde et la Mer avant l'arrivée des Occidentaux », Médiévale.

à peine à découvrir toute la force et la richesse de cette Histoire faite de rencontres, d'échanges, de conflits, avec, sur l'un de ses contours, le grand espace chinois qui n'a cessé d'osciller entre assise continentale et ouverture sur cet espace maritime qui en est le cœur et impulse ses flux. Une dynamique identique à celle qu'insuffla la *mare nostrum*, cette mer du milieu des terres sur les rives de laquelle les civilisations les plus éclatantes prirent naissance et se développèrent, que l'on pense à Assur, à l'Égypte des pharaons, à la Grèce, à Byzance, Rome, Venise, Gènes.

Et ce n'est pas l'un des moindres mérites du Programme Océanides que d'avoir mis un accent particulier sur l'océan Indien, cette « grande Mer » comme on l'appelait lors de l'Antiquité, qui, bien plus qu'il ne séparait, mettait en connexion ces deux Méditerranées. Bien des travaux historiques et archéologiques doivent être menés pour évaluer la place et le rôle de l'océan Indien dans l'Histoire humaine. L'océan Indien pourrait bien être le cœur, l'épicentre de tous les bouleversements du monde pour être le lieu de convergence des routes qui reliaient déjà les trois continents de l'Ancien Monde entre eux : la route de Malacca, qui relie la péninsule de Malacca et l'île de Sumatra à la Chine et au Japon, la route du golfe Persique, la route de la mer Rouge, et bientôt, après 1488, la route du cap de Bonne-Espérance.

Qui tient l'océan Indien, tient l'essentiel du commerce mondial, pourrait-on dire en paraphrasant Walter Raleigh. Bien plus que le *heartland* (l'Eurasie) dans lequel Mackinder voyait l'élément pivot de la domination mondiale, l'océan Indien pourrait bien être ce qu'il nous plaît d'appeler par analogie le *heartsea*, dont la maîtrise des flux a toujours conféré la prédominance<sup>2</sup>. C'est toute l'Histoire universelle qui gagnerait à être revisitée sous ce prisme pour comprendre le cadencement des équilibres géopolitiques, de l'Ancien Monde jusqu'à aujourd'hui.

N'est-il pas possible de considérer, par exemple, que le déclin de l'Empire romain serait étroitement lié à la perte du contrôle du commerce indien ? À partir de 242, les guerres fragilisent, en effet, l'Empire romain tandis que fondent sur lui les Goths venus d'Ukraine. Les Sassanides, successeurs des Parthes, envahissent la Mésopotamie tandis que la reine Zénobie de Palmyre proclame son indépendance et s'empare d'Antioche. Le royaume éthiopien d'Axoum franchit le détroit d'Aden et s'empare du Yémen, contrôlant l'accès à la mer Rouge. Le commerce de la soie échappe donc aux mains des Romains pour passer dans celles des Éthiopiens et des Perses. La constante dévaluation de la monnaie romaine pourrait donc venir de son drainage constant vers l'Inde et de l'accroissement de ses prix dû à une perte des voies marchandes. Ces événements

---

2. Voir à cet égard le remarquable ouvrage de Milo Kearney, *The Indian Ocean in World History*, New York, 2004.

ne signifient pas la fin de l'Empire romain, mais marquent son lent effondrement, pendant que les Perses sassanides s'imposent dans le commerce de l'océan Indien<sup>3</sup>.

Peut-être pourrions-nous, au fil des avancées de nos connaissances, rajouter d'autres Méditerranées, considérées toujours comme un *hub* d'échanges dans un espace maritime donné, façonnant dans le creuset de la fluidité une histoire régionale? De ce point de vue, la mer Baltique et la mer du Nord apparaissent à François Gipouloux comme une Méditerranée du nord. Et le monde polynésien peut, peut-être, être considéré déjà de la sorte...

Ce qui définit ce premier Temps, c'est le cloisonnement relatif de ces espaces maritimes dotés de leurs histoires particulières, même si, comme nous l'avons montré, se déclinent les mêmes lignes de force, les mêmes enseignements, à partir de la plus ou moins grande aptitude des ensembles, qu'ils soient politiques ou marchands, à se tourner vers l'épicentre de l'espace considéré: la mer.

Mais voici que survient un Big Bang géographique, une véritable révolution copernicienne dans un temps extraordinairement court: quatre ans! Par ce qui se produit en 1488 et 1492, toute l'histoire humaine est bouleversée; nous entrons dans le second Temps de l'Histoire, une Histoire qui devient universelle, c'est le Temps de l'Atlantique, du nom de cet océan qui va en impulser la dynamique.

1488: le Portugais Bartolomeu Dias double la pointe de l'Afrique, le cap de Bonne-Espérance. La route maritime vers l'Orient venait d'être découverte et cette voie nouvelle allait ébranler les assises économiques du monde tel qu'il tournait alors. Les épices, les parfums et autres produits que l'on faisait venir d'Asie depuis la plus haute Antiquité par voie terrestre, jusqu'aux ports de Beyrouth et d'Alexandrie, vont désormais arriver directement par l'Atlantique qui connecte jusqu'en Europe l'océan Indien... Dès 1498, dix années tout juste après la découverte de la route permettant d'atteindre le cap de Bonne-Espérance, Vasco de Gama atteint l'Inde, à Calicut.

L'heure de la primauté économique du monde atlantique, ou de l'Occident, est venue. Fini les innombrables et incalculables intermédiaires qui, à force de chameaux, de caravane en caravane, acheminaient lentement épices et parfums jusqu'aux rives de la Méditerranée. Ce sont désormais les armateurs européens des pays atlantiques qui vont s'arroger tous les fruits de ce négoce pour l'assurer de bout en bout. Les richesses jusqu'alors disséminées le long des routes traversées se concentrent en

---

3. Arthur Landon, mémoire de M2 sous la direction de Christian Buchet, Institut Catholique de Paris, 2015-2016.

## Les routes de la soie à l'époque Moderne



Europe. Les bénéfices explosent, d'autant que les armateurs européens ne se limitent pas à ce commerce mondial mais parviennent bientôt à s'immiscer voire même, par moments, à dominer le commerce régional, que ce soit en Inde, en Indonésie, alors qualifié de «commerce d'Inde en Inde». Pour la première fois dans l'Histoire, l'économie mondiale est tenue par une seule aire géographique et l'Occident connaît un formidable essor économique, en même temps que technologique, qui va lui conférer jusqu'à aujourd'hui la prédominance que l'on sait.

En moins d'un siècle, tous les échanges méditerranéens s'effondrent, supplantés par ceux de l'Atlantique. Les marchands des villes italiennes qui, en acheminant ces marchandises, assuraient le trait d'union avec l'Asie, ne peuvent retenir ce Temps des Méditerranées révolu. Année après année, inexorablement, au XVI<sup>e</sup> siècle, le nombre de navires assurant ce commerce décroît. Au tour des Portugais, bientôt des Hollandais et Britanniques, d'aller chercher les produits ultramarins. Le soleil se lève sur le monde atlantique. Venise, mieux que Gênes, saura trouver de nouvelles aubes car la nuit ne perdure pas pour qui sait s'adapter, innover, optimiser ses atouts. Ne pouvant maintenir ses liaisons commerciales, la *Sérénissime* se spécialise dans la fabrication de produits de luxe, la verrerie notamment, et la banque, héritage de sa capacité maritime.

1492 : Christophe Colomb découvre, ou plutôt redécouvre, l'Amérique. A-t-on suffisamment mesuré le cataclysme que ce fut pour certains pays, tout particulièrement pour l'Angleterre, jusqu'alors la nation la plus excentrée de l'univers connu ? D'un coup, la voilà projetée au cœur du Nouveau Monde. Limitée jusqu'alors à la seule expansion possible vers l'est, vers le continent, ce qui explique la guerre de Cent ans de 1337 à 1453, elle va pouvoir désormais tourner ses regards vers l'ouest, non pas tant pour conquérir des terres que pour maîtriser les flux commerciaux. D'autant que les routes de retour d'Amérique, compte-tenu de la conjonction des vents et des courants, passent très précisément au large du cap Lizard, son extrémité la plus occidentale. Que l'Espagne interdise à tous les autres pays les échanges avec ses nouvelles possessions, ces territoires américains, n'empêchera pas l'Angleterre, au centre névralgique du dispositif atlantique, de répondre à sa vocation.

1488...1492, les dés sont jetés ! Une partie s'engage sur des règles inédites, réinventées. Voici venu le Temps de l'Atlantique, du « grand désenclavement planétaire », pour reprendre l'expression de Pierre Chaunu.

Cette véritable révolution n'a pas été perçue dans toute sa force, notamment en France et en Espagne, pays qui ont chacun un pied en Méditerranée, un autre dans l'Atlantique. Il en va différemment pour l'Angleterre, nous l'avons vu, mais aussi pour le Portugal et les Provinces-Unies qui sortent de leur impasse périphérique et se trouvent recentrés, remis en selle comme disent les cavaliers.

Ce temps va donc coïncider avec les périodes moderne et contemporaine, deux périodes qui s'inscrivent dans une parfaite continuité même s'il convient de les différencier dans l'intensité du décloisonnement auquel elles donnent lieu.

Les XVI, XVII et XVIII<sup>e</sup> siècles voient la mise en place, en effet, de cette première mondialisation maritime de bout en bout. Les puissances européennes poussent jusqu'aux extrémités du globe leurs réseaux dans un affrontement sans merci, mais le volume des échanges est encore limité. Le XIX<sup>e</sup> siècle va, de ce point de vue, marquer une forte accélération sous l'effet de la révolution industrielle dont les trois moteurs sont la révolution nautique (avec le développement de la navigation à vapeur, celui de la technologie nautique, du revêtement des coques avec du cuivre...), le développement de cuirassés et le réseau ferroviaire qui va bientôt permettre de prolonger les échanges océaniques toujours plus massivement à l'intérieur des terres.

Les grandes découvertes de l'époque moderne avaient déjà permis aux Européens d'augmenter de six fois le volume de terre disponible par habitant. À partir du

XIX<sup>e</sup> siècle, sous l'effet d'un développement exponentiel de la construction navale, le coût du transport maritime baisse fortement et le commerce océanique ne cesse de croître en volume et va prendre une toute autre ampleur<sup>4</sup>. Le temps du désenclavement planétaire est en passe de laisser la place au temps de la globalisation. Entre 1500 et 1800, le commerce maritime a crû de quelque 1 % par an, un résultat déjà très respectable dans un monde où le taux de croissance était de l'ordre de 0,1 à 0,2 % par an. Après 1815, le taux de croissance annuelle du commerce maritime monte à 3,7 % par an. Un taux à peu près stable, hormis les périodes de guerre ou de crises, jusqu'en 1992.

La fluidité d'un continent à l'autre estompe de plus en plus les différences de prix, donnant progressivement naissance à un véritable marché mondial. Les agriculteurs de l'Amérique du *middle west*, de la *pampa* en Argentine, du Punjab, du Burma, de Russie ou d'Australie... sont de plus en plus en compétition avec ceux de l'Europe de l'Ouest ou du Japon. Les conséquences vont être considérables en permettant aux pays les plus ouverts, comme l'Angleterre ou l'Allemagne, d'orienter leur population vers la transformation industrielle à haute valeur ajoutée et à haute rentabilité, préférant s'en remettre, au plan agricole, aux importations bon marché. Il est important de souligner que sans cette explosion des liaisons maritimes, tant au niveau des importations de produits agricoles contre des produits manufacturés, qu'au niveau de l'émigration (ce sont 60 millions de personnes qui quittent l'Europe entre 1815 et 1914), l'Europe n'aurait pas été en mesure de digérer la formidable croissance démographique qui fut la sienne<sup>5</sup>. Pareille chance manquera, pour être encore si peu maritime, à l'Afrique au XX<sup>e</sup> siècle.

Mais ce Temps de l'Atlantique s'est dissipé, même si l'on parle toujours de l'Alliance atlantique, ultime étape pour une communauté qui a pris conscience de ses valeurs communes pour en assurer la défense. Nous vivons depuis le début des années 1990 une révolution géographique, économique et culturelle qui a, pour le moins, l'ampleur de celle qui, avec la Renaissance au tournant des XV-XVI<sup>e</sup> siècles, nous a fait rentrer dans le Temps de l'Atlantique.

Alors que beaucoup, encore chaussés du prisme des lunettes du Temps révolu, parlent de crises, nous vivons plutôt une période d'extraordinaires mutations qui ne cessent de s'accroître, nous faisant perdre nos repères parce que précisément ce troisième Temps de l'Histoire qui s'ouvre à nous, le Temps de l'océanotemporain, est plus que jamais

---

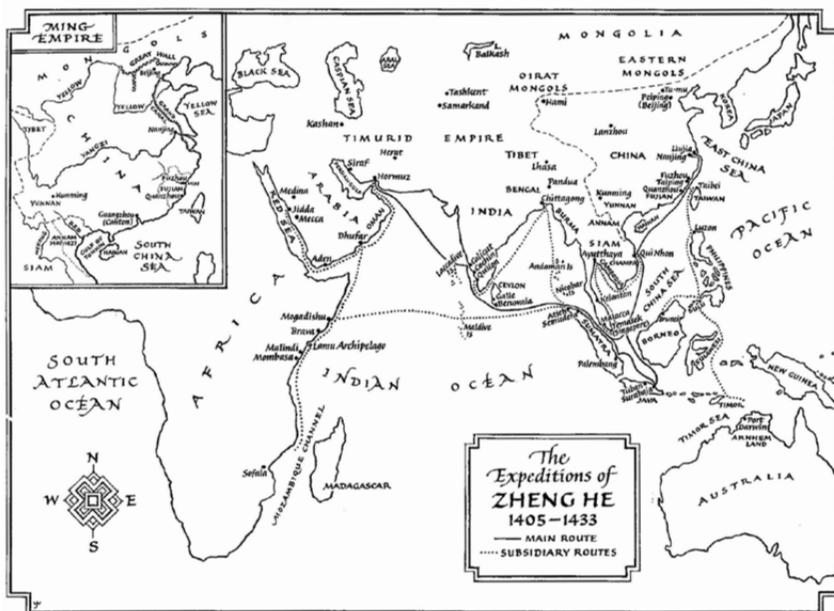
4. Kevin O'Rourke, « Free Trade, Industrialisation and the Global Economy, 1815-1914 », Contemporaine.

5. John Beeler, « Maintaining Naval Hegemony in the Industrial Age: Britain, 1850-1889 », Contemporaine.

fondé sur la fluidité, la connectivité, en un mot : la maritimité. Le terme que nous avons choisi d'océanotemporain veut signifier tout à la fois que nous ne sommes plus dans la période contemporaine et que c'est l'océan, l'océan mondial qui en est la matrice.

Finie la primauté absolue des puissances de l'espace atlantique, voici que l'espace asiatique a repris en main sa destinée économique. L'exemple chinois est de ce point de vue éclatant. L'empire du Milieu quitte son métacentre et se projette résolument sur les mers. Alain Peyrefitte fut l'un des premiers à entrevoir ce que le réveil chinois pouvait augurer dans le rythme cardiaque de l'économie mondiale. Le titre de son célèbre ouvrage *Quand la Chine s'éveillera...* aurait cependant été plus près de la révolution qui allait se mettre en place s'il eût été *Quand la Chine s'ouvrira sur les Mers...*

Plus qu'aucun autre pays, la Chine a, en effet, trop souvent tourné le dos à la mer, dessinant ainsi le cours et les contours de l'Histoire. Les étonnantes expéditions conduites par Zheng He entre 1405 et 1433, ne sauraient occulter que la Chine a été, sur de très longues périodes, le pays de l'enfermement voulu, ceinturé côté nord par la Grande Muraille et, côté est, par la mer. Une mer perçue comme une



Les expéditions de Zheng He (1405-1433) in Louise Levathes, *When China Ruled the Seas*. Simon & Schuster, cop., New York, 1994.

enceinte, une enceinte parfois même interdite puisqu'à certaines époques les autorités allèrent jusqu'à prohiber la navigation hauturière et, pour s'en affranchir totalement, à construire un canal intérieur, le canal impérial. Si l'on se souvient que c'est la Chine qui a découvert l'imprimerie, bien avant Gutenberg, la monnaie fiduciaire dès le XII<sup>e</sup> siècle, forte de ces inventions, mais aussi du gouvernail d'étambot, de la poudre, de la boussole et d'une démographie de quelque 250 millions d'habitants – la France de Louis XIV n'en comptait que 20 millions, l'Angleterre 7 –, elle aurait pu modeler autrement et sans conteste l'Histoire du monde. C'est elle qui, logiquement, aurait dû, dès les XII et XIII<sup>e</sup> siècles, envoyer ses navires sillonner les espaces maritimes, procéder au désenclavement planétaire. À travers elle, l'Asie aurait été l'épicentre d'un séisme géopolitique qui aurait rafflé à l'Occident son Big Bang géographique de 1488-1492. L'Histoire en eût été inversée et le Temps du Pacifique eût supplanté le Temps de l'Atlantique... Mais tel ne fut pas le cours des choses pour des raisons d'ordre essentiellement idéologique.

L'enfermement n'est plus. Le pays sort enfin de sa léthargie, de sa vision complaisante de centre, d'empire du Milieu. Il tient compte désormais des leçons de l'Histoire, et ce n'est pas un hasard s'il remet aujourd'hui à l'honneur Zheng He. Il a enfoncé l'image mentale qu'il avait de la mer pour considérer dorénavant que, loin d'être un mur, elle est la plus formidable voie de communication qui soit. Et toute la Chine court à pas de géant vers sa maritimisation. Plus que la force de sa démographie, c'est cette ouverture à la mer, ce réveil d'une hibernation séculaire, qui provoque le tournant historique actuel. La part du maritime dans son PIB dépasse les 8%. Un record absolu, loin des 1 à 3% qui se déclinent dans les pays européens. La Chine est devenue la principale fabrique du monde et elle continuera de l'être longtemps grâce à sa formidable capacité exportatrice liée à son ouverture sur la mer. C'est assurément ainsi qu'elle surclasse encore l'autre géant asiatique, l'Inde. Pays dont la population dépassera la chinoise en 2030, mais qui est gravement handicapé par son retard en matière d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales et surtout portuaires. Il faudrait que s'y opère un effort soutenu de rattrapage. Mais la Chine a déjà bien des longueurs d'avance, et une avance qu'elle s'emploie à conforter en dessinant de nouvelles routes avec ses voisins, dont l'un des non moindres enjeux vise à isoler l'Inde. C'est tout le concept de la « Nouvelle route maritime de la soie » dans laquelle la Chine est en train d'investir dans toute une somme d'infrastructures portuaires à coups de milliards de dollars.

Ce qui est vrai pour la Chine l'est également pour la plupart des pays de la région, à commencer par l'Indonésie où, en 2014, le Président Joko Widodo, à l'exemple de son homologue chinois, a décidé d'investir dans le secteur maritime, et d'en faire la priorité absolue, pour assurer le développement économique de son pays.

Partout, les investissements maritimes ne cessent de croître depuis les années 1990, créant une dynamique de croissance qui ne cesse de s'accélérer. Les revenus issus de la mer augmentent, dopant les budgets des États, créent de l'emploi et stimulent l'industrialisation. Les flux commerciaux traversant le Pacifique sont d'ores et déjà supérieurs à ceux traversant l'Atlantique. La Chine, le Japon, la Corée du Sud... se projettent tout autant dans l'océan Indien pour des échanges avec l'Europe, l'Afrique, le Moyen-Orient. Le commerce émanant des pays de l'APEC (*Asia Pacific Economic Cooperation group*) représente près de la moitié des échanges mondiaux et leurs économies connaissent une croissance trois fois supérieure à celle des pays européens, dopant un commerce mondial qui, de 9 000 millions de tonnes en 2012, devrait avoisiner, selon les prévisions, 15 000 millions de tonnes avant 2025<sup>6</sup>.

Bien évidemment, les investissements de ces pays dans le naval de défense suivent les mêmes courbes exponentielles, contribuant également, par leurs effets induits, à stimuler tout à la fois le développement technologique, industriel et commercial. Les experts américains considèrent qu'en 2030, les investissements dans le naval de défense des pays de la zone devraient atteindre quelque 170 milliards de dollars américains, dépassant pour la première fois depuis plus de 400 ans les crédits affectés par l'ensemble des pays européens pour leurs marines.

Ce n'est pas uniquement ce rattrapage forcené de la Méditerranée asiatique qui nous fait quitter le Temps de l'Atlantique pour entrer dans le Temps de l'océanotemporain, mais également, et concomitamment, trois autres facteurs éminemment structurants en passe de modifier durablement la géopolitique et la géoéconomie de l'ordre ancien : l'explosion démographique et sa concentration sur le littoral, le nouveau droit de la mer bouleversant les équilibres entre puissances et la révolution géographique impulsée par les routes du nord.

La croissance démographique aiguillonne ce basculement tout à la fois par son ampleur et sa ventilation. Une croissance, en effet, sans précédent par son ampleur dans l'histoire de l'humanité. Alors que la planète ne comptait qu'un milliard de Terriens sous Napoléon I<sup>er</sup>, en 1804 exactement, nous sommes 7 milliards depuis octobre 2011, nous serons 8 milliards en 2025 et la population mondiale devrait culminer à quelque 9,1 milliards en 2050... Soit une augmentation de plus de 2 milliards de Terriens en seulement 35 ans. Une population qui va se concentrer de plus en plus en bordure de mer. En 2025, 75 % de la population mondiale – sur la base de 8 milliards donc – va se concentrer sur une bande littorale de 75 kilomètres de large, et ce seront même

---

6. Geoffrey Till, « Changes in Naval Power and Seaborne Trade in Postwar Asian Waters », Contemporaine.

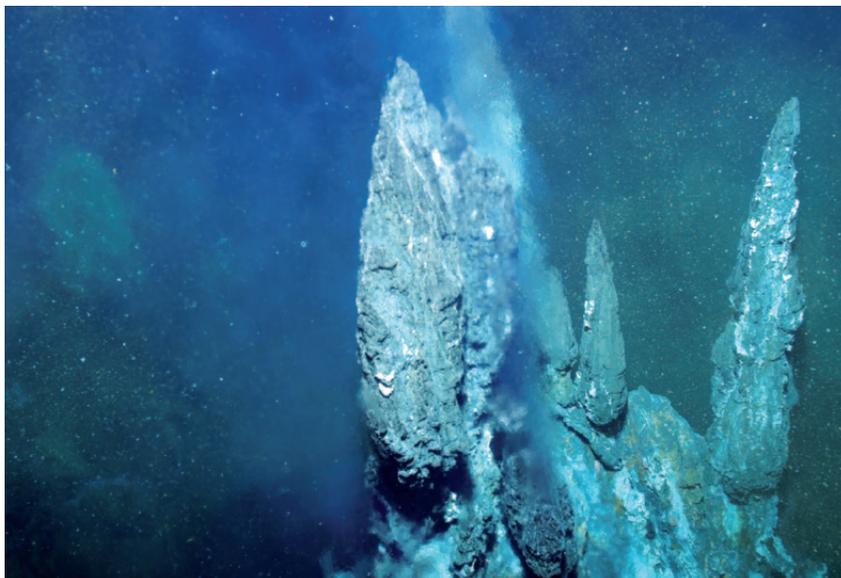
80 % des quelque 9 milliards de Terriens qui vivront en 2050 sur cette même bande littorale... C'est dire combien nous allons avoir de plus en plus recours à la mer qui contient, pour reprendre l'expression des 327 experts qui ont travaillé en France dans le cadre du Grenelle de la mer, « la quasi-totalité des solutions » pour un avenir que nous pouvons, plus que durable, qualifier de désirable<sup>7</sup>.

Les usages que nous faisons de la mer se multiplient. La pêche et les transports ne sont déjà plus les deux seules activités que l'homme pratique en mer. Ce qui est le propre de l'océanotemporain, c'est que nous avons et aurons de plus en plus recours à la mer dans sa tridimensionnalité (surface, tranche d'eau, sol et sous-sol marins) pour satisfaire nos besoins. La mer et les fonds marins se trouvent maintenant au cœur des principaux enjeux économiques et scientifiques. Alors que les télécommunications spatiales avaient pu laisser penser que l'ère des câbles océaniques était révolue, l'apparition des fibres optiques qui offrent des capacités de transmission considérables a replacé les câbles sous-marins au premier plan avec le développement mondial d'internet. Les forages par grande profondeur ouvrent d'étonnantes perspectives, les abysses nous donnent accès à de nouvelles ressources, comme ces « terres rares », ces 17 métaux stratégiques dont nous avons exponentiellement besoin dans la haute technologie<sup>8</sup> ; les nouveaux *process* dans le domaine des énergies marines renouvelables, avec les hydroliennes et l'énergie thermique des mers notamment (ETM), s'avèrent être extrêmement prometteurs ; le développement de la biotechnologie marine ne fait que commencer, la découverte de nouvelles formes de vie dans ces oasis des grandes profondeurs que sont les sources hydrothermales nous permet d'entrevoir la grande alchimie des origines de la vie et est en passe de révolutionner la recherche pharmacologique et cosmétologique. Encore ne connaît-on, à en croire les océanologues, que 10 % de la faune et de la flore marines, et sans doute pas plus d'1 % de la microbiologie marine... Les études sur les algues et les développements envisagés pourraient bientôt bouleverser les habitudes alimentaires, au plan tant de la nutrition que du *packaging*, et contribuer à éradiquer la malnutrition responsable des maladies de carence touchant un enfant sur trois en Afrique et un sur cinq en Asie. L'aquaculture de poissons herbivores devrait contribuer fortement à satisfaire les besoins protéiniques ; le dessalement de l'eau de mer va bientôt devenir incontournable à grande échelle pour satisfaire nos besoins en eau douce. Faut-il rappeler que celle-ci ne représente que 2,5% des eaux de la planète, de surcroît, très mal répartis. Des eaux minérales d'origine marine, dénuées de toute trace de pollution pour être captées par grande profondeur, pourraient même très rapidement apparaître

---

7. Christian Buchet, *Cap sur l'avenir ! À contre-courant, les raisons d'être optimistes*, Paris, Éditions du Moment, 2014.

8. Alain Beltran, « Les Nouvelles ressources océaniques », Contemporaine.



Cheminée active d'anhydrite dans le Pacifique sud ouest.  
© Ifremer-Nautile / Campagne Futuna 2012.

sur les marchés sous le double effet des baisses préoccupantes des niveaux des nappes phréatiques terrestres et de leur contamination par les polluants. Et de plus en plus d'équipes de recherche d'envisager une optimisation du rendement des terres agricoles du littoral par l'utilisation de l'eau froide des profondeurs qui, pour circuler dans une tuyauterie enfouie dans le sol, permettrait une irrigation par condensation, sans apport d'eau extérieur, et permettrait à des terres trop chaudes de bénéficier d'espaces agricoles nouveaux...

Le maritime n'est plus seulement aujourd'hui l'aiguillon, le moteur du développement économique, le vecteur du désenclavement planétaire et de la globalisation, il est le cœur même de l'économie-monde<sup>9</sup>. Le Temps de l'océanotemporain voit l'homme repousser, transpercer la dernière frontière : sous le voile miroitant de la mer qui matérialisait l'obstacle cruel aux amours du pêcheur et de la sirène, l'homme est à l'orée d'un monde nouveau. Les fonds marins sont les rivages de son avenir, le sixième et dernier continent à découvrir<sup>10</sup>.

---

9. Hubert Bonin, « Océans et globalisation depuis 1945 », Contemporaine.

10. *Sous la Mer, le sixième continent*, sous la direction de Christian Buchet, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2001.

Dans le même mouvement, mais qui s'en étonnera, les ensembles politiques se tournent de plus en plus vers la mer<sup>11</sup>. Le nouveau Droit de la mer conclu en 1982 à Montego Bay, en Jamaïque, et appliqué depuis 1994 bouscule la géoéconomie politique en créant des ZEE – zones économiques exclusives<sup>12</sup>. Tout pays bordier de l'océan dispose, en plus de ses eaux territoriales s'étendant jusqu'à 12 milles marins, d'une bande minimale de 200 milles marins – soit 372 kilomètres – dont il est, en surface comme dans ses fonds, pleinement souverain au plan économique.

Une approche pouvant aller jusqu'à 350 milles marins si le pays peut prouver que son plateau continental s'étend jusqu'à cette limite. Quand on sait que ce sont dans ces terres marines proches des terres émergées que se trouve l'essentiel des matières premières et des ressources halieutiques, on comprend aisément la détermination des pays les plus avisés (États-Unis, Canada, Russie, Chine...) à se doter du plus grand domaine maritime possible<sup>13</sup>. Voici venir le Temps où l'on ne va plus tant se battre pour des terres continentales mais pour des îles, non pas pour elles-mêmes mais parce qu'elles donnent accès à un espace maritime d'un minimum de 372 kilomètres de rayon sur leur pourtour. Les revendications de la Chine sur des îles appartenant au Japon, à la Corée, aux Philippines, au Vietnam, n'ont pas d'autres explications pour ce géant qui ne bénéficie pour l'heure que du dixième domaine maritime derrière, respectivement, les États-Unis, la France, l'Australie, la Russie, la Nouvelle-Zélande, l'Indonésie, le Canada, le Royaume-Uni et le Japon.

Avec l'élargissement du canal de Panama, de Suez et les créations envisagées d'autres canaux afin de rendre toujours plus percutante la connectivité maritime, les routes du nord, à l'instar du Big Bang géographique des années 1488-1492 fondé sur la découverte de nouvelles routes maritimes, vont profondément bouleverser l'économie-monde.

Le Passage du Nord-ouest, en longeant les côtes canadiennes, ou du Nord-est, en longeant celles de la Russie, qu'il est possible d'emprunter sous l'effet du réchauffement climatique et avec des brise-glaces 365 jours par an comme le montrent plusieurs passages de méthaniers en plein hiver ces trois dernières années, modifie toute la donne géopolitique. Que l'on emprunte l'un ou l'autre, la distance de l'Occident à l'Asie se réduit à 15 700 kilomètres contre 21 000 kilomètres par le canal de Suez et 23 000 kilomètres par Panama. Soit 25 à 30 % de kilomètres en moins et un gain de temps de près de 40 %, du fait que l'on s'affranchit des formalités administratives et manœuvres nautiques inévitables sur ces deux canaux. Finies les difficultés liées au tirant

---

11. Jeremy Black, «Looking to the Future», Contemporaine.

12. Sam Bateman, «UNCLOS and the Modern Law of the Sea», Contemporaine.

13. Alain Beltran, *op. cit.*

d'eau, ce qui ne limitera plus le gabarit des navires, et ces deux passages présentent, de surcroît, un autre atout majeur, celui de la sécurité, pour être éloignés des zones à risques.

On l'imagine avec réalisme, même s'il ne s'agit nullement de faire l'apologie du réchauffement climatique qui en imprime la marque, rien n'arrêtera le développement du trafic dans ces passages qui vont progressivement devenir de véritables autoroutes de la mer. Non seulement ils représentent d'extraordinaires raccourcis sécurisés pour les liaisons Europe-Asie, mais ils vont aussi désenclaver les deux zones à la fois les plus riches de la planète, véritables culs-de-sac jusque-là inaccessibles : le nord du Canada et la Sibérie. Ces régions du globe, dans leur composante maritime comme dans leur espace terrestre, regorgent de pétrole, de gaz, de fer, de nickel, de diamants... Mais, faute de routes, ces matières premières ne peuvent être exploitées. Or voici qu'elles vont incessamment se trouver à portée des artères maritimes les plus fréquentées.

Avec l'océanotemporain, l'océan mondial, pour être venu à bout de tous les cloisonnements géographiques et pour accueillir sur son pourtour bientôt 80 % de la population mondiale, est vraiment le puits du monde. Véritable creuset où l'on va aller chercher de plus en plus les matériaux et les molécules que le sol terrestre émergé ne peut plus fournir en quantité suffisante, l'océan mondial est en passe de connaître une pression telle que son exploitation fait peser des menaces tout aussi importantes que les espoirs qu'il permet de nourrir. Les scientifiques s'accordent, en effet, à penser qu'il est au cœur des défis d'aujourd'hui : changement climatique, effondrement du capital sédimentaire et érosion du littoral, effondrement de certaines espèces de ressources halieutiques<sup>14</sup>, pollution et menaces sur les écosystèmes marins qui abritent 80 % de la biodiversité de la planète...

Aussi l'un des plus grands enjeux de la période océanotemporaine qui s'ouvre sera-t-il de parvenir à une nouvelle réflexion sur le concept, ancien, de « bien commun<sup>15</sup> ». Mers et océans, « *rex communis* », une nouvelle sorte de *mare nostrum* à l'échelle du globe dans laquelle les rapports traditionnels de puissance entre les nations doivent laisser une place plus large aux nécessités d'une nouvelle entente. La mer, comprise comme un espace unique, global et physiquement solidaire, où l'expression de la souveraineté – dans des zones aujourd'hui morcelées par le droit – pourrait s'effacer devant l'expression d'une nouvelle responsabilité collective, animée par les États comme par la société civile dans une gouvernance partagée et soucieuse d'en maîtriser l'exploitation raisonnable... Car si la mer est l'avenir de la terre, nous n'aurons pas d'océan de rechange.

---

14. Ingo Heidbrink, « Fisheries », Contemporaine.

15. Sam Bateman, *op. cit.*

---

2.

LA MER, MOTEUR  
DE PRÉDOMINANCE  
ET DE RAYONNEMENT

---



Armement maritime : détail de l'arc de triomphe romain d'Orange,  
1<sup>er</sup> siècle ap. J.-C. © SM Decup.

La prédominance d'une entité politique, quels que soient sa nature (ville, État, alliance...), le temps ou l'espace semble toujours aller à celle qui dispose du plus grand nombre de navires. On pense aux bâtiments de guerre, de commerce, de pêche, mais pourquoi pas aussi aujourd'hui aux navires scientifiques?

L'Égypte des pharaons a su supplanter ses adversaires par voie maritime et s'adonner à un puissant commerce<sup>1</sup>. La première bataille navale dont nous gardons le souvenir, vers 1191 avant Jésus-Christ, voit Ramsès III utiliser des navires pour repousser des envahisseurs venus du nord, qualifiés de « peuples de la mer » et le déclin de l'Égypte antique procède de ce que les pharaons, à partir du VI<sup>e</sup> siècle avant Jésus-Christ, ont préféré s'en remettre aux services d'une flotte grecque et phénicienne.

Puis c'est au tour des cités grecques d'intégrer la mer comme un élément de puissance. Parler de thalassocratie, forme de domination extérieure qui fait reposer la puissance d'un État essentiellement sur sa maîtrise des mers, est sans doute prématuré pour le monde grec de l'époque archaïque<sup>2</sup>. Il n'empêche que certains États y ont déjà mené une politique maritime d'envergure. Ce fut au moins le cas de Milet, de Naxos, de Phocée, de Corinthe et de Samos. Selon Hérodote, Milet, par exemple, possédait des vaisseaux et la maîtrise de la mer dès la fin du VII<sup>e</sup> siècle avant Jésus-Christ et son rôle se maintint jusqu'à sa prise par Darius. De la même manière, c'est dans la mer qu'Égine trouva le moyen de se séparer d'Épidaure et de mener une politique de rapines à l'égard des peuples littoraux.

Pour constituer une véritable thalassocratie, il faut des points d'appuis extérieurs, des installations à demeure, une flotte dont les vaisseaux ne soient pas seulement nombreux mais entretenus, renouvelés sans cesse, à la différence de certaines flottes archaïques construites pour une occasion précise mais qui tombent ensuite dans l'oubli. Il faut surtout en avoir besoin, et donc qu'une politique extérieure suivie exige la maîtrise de la mer sur un vaste espace, pour appuyer le contrôle de la terre ou pour appuyer sa prise de possession. Ce fut le cas de l'Empire perse, qui fut à cet égard la première puissance maritime de l'Histoire, dont l'expansion est continue dans le dernier tiers du VI<sup>e</sup> et au tout début du V<sup>e</sup> siècle avant Jésus-Christ et qui devait contrôler toute la côte depuis l'Asie Mineure jusqu'en Syrie, puis, à partir de sa conquête par Cambyse qui se vantait d'avoir ajouté à l'empire de son père celui de la mer, jusqu'en Égypte. Les Perses s'appuyèrent d'abord sur le savoir-faire phénicien pour constituer leur puissante

---

1. Graciela Gestoso Singer, « Development of Maritime Trade in the Egyptian World During the Late Bronze Age », Antiquité et Sydney Hervé Auffrère, « Un Événement nautique de la XXVI<sup>e</sup> dynastie: le voyage de la future divine adoratrice Nitocris de Saïs à Thèbes sous le règne de Psammétique I<sup>er</sup> en 655 avant Jésus-Christ », Antiquité.

2. Jean-Nicolas Corvisier, « La Naissance des flottes en Égée », Antiquité.

flotte, mais durent aller plus loin. C'est alors que, en marge de leur lutte contre Amasis, mais par le contact avec l'Égypte, se serait répandue la trière.

Le rouleau compresseur maritime perse devait culminer avec Darius (522-486 av. J.-C.) qui s'empara de Samos en -517, s'intéressa aux Cyclades en commençant par Naxos et attaqua les Scythes en utilisant les services de 600 navires. Il lui permit également de placer la Cyrénaïque sous influence perse, de reprendre le contrôle de Chypre et de renforcer sa puissance sur l'Hellespont. La bataille de Ladé (494 av. J.-C.), dans laquelle il est permis de percevoir les premiers débuts dans l'art de la tactique navale, opposa, côté perse, des navires phéniciens, ciliciens, chypriotes et égyptiens, au total encore 600 navires, qui firent ployer les 353 trières grecques (80 de Milet, 12 de Priène, 3 de Myonte, 17 de Téos, 100 de Chios, 8 d'Érythrée, 3 de Phocée, 70 de Lesbos, 60 de Samos).

Fragment d'un bas-relief représentant une trière athénienne avec neuf rameurs. 410 à 400 av. J.-C., Musée de l'Acropole d'Athènes. © *Marsyas*, 2006.



Ces expéditions, comme celles qui suivirent encore vers les Cyclades, l'Eubée et Égine, rentrent donc dans une logique thalassocratique, une logique de contrôle de la terre à partir de la mer. Encore en 490 avant Jésus-Christ, et en bénéficiant de l'effet technique de sa victoire de Ladé, l'entreprise était plus que raisonnable. L'échec final, celui de Salamine et de Platées, vient de ce que, pour la première fois, avait été créée en Grèce, à Athènes, par l'entremise de Thémistocle, une véritable flotte de guerre permanente, susceptible de rivaliser avec la flotte perse et adaptée à un navire précis, la trière, dont les Athéniens, s'ils n'en sont pas les inventeurs, ont su percevoir les qualités. Vingt-quatre siècles avant Mahan, la conceptualisation du pouvoir maritime fut alors réalisée<sup>3</sup>. À croire que seule au total une prédominance maritime peut venir à bout d'une prédominance maritime.

3. Jean-Nicolas Corvisier, *op. cit.* et Vincent Gabrielsen, «Financial, Human, Material and Economic Resources Required to Build and Operate Navies in the Classical Greek World», *Antiquité*.

Mais Poséidon n'est pas facile à satisfaire ; le moindre décalage technologique est fatal. La supériorité de ses trières permit à Athènes de triompher lors des guerres médiques, mais pour avoir négligé les nouvelles formes de combat qui apparaissent alors, privilégiant la taille des vaisseaux et l'abordage à la mobilité et à l'éperonage, elle fut vaincue dans la rade de Syracuse puis à Aigos Potamos<sup>4</sup>.

Et Carthage de lui succéder comme puissance dominante parce que maritime, de régner sur la Méditerranée occidentale, du VI<sup>e</sup> siècle avant Jésus-Christ jusqu'à la fin de la Première guerre punique, en 241 avant notre ère, où elle fut terrassée par la grande puissance maritime de l'Antiquité : Rome.

Rome, oui Rome, bien avant la suprématie militaire des légions de César et autres augustes chefs de guerre, est avant tout une puissance maritime. Si Hannibal, ennemi mortel de Rome, a contourné la Méditerranée par voie terrestre et enduré la terrible épreuve de franchir les Pyrénées et les Alpes avec ses éléphants, c'est tout simplement parce que son adversaire séculaire maîtrisait la mer – le Carthaginois ne pouvait atteindre l'Italie par cette voie. Et c'est cette même maîtrise qui permit à Rome de faire aborder Scipion en Afrique, où il écrasa définitivement Hannibal à Zama (202 av. J.-C.), mettant ainsi un terme à la Deuxième guerre punique. La marine romaine est partout, participant à ce que l'on appelle aujourd'hui la projection de forces ou de puissance dans le cadre d'opérations combinées : une partie des troupes gagnait le champ de bataille par voie de terre, l'autre par voie de mer (ou par un fleuve), de façon à prendre l'ennemi en tenaille. Des navires sont également spécialement affectés à la quête des informations sur les mouvements ennemis. La *pax maritima* permet à Rome de maîtriser des flux maritimes qui vont s'étendre ensuite par voie terrestre jusque dans les contrées de l'Océan Indien<sup>5</sup>. Seules les actions de piraterie, la guerre du pauvre, purent sporadiquement inquiéter les approvisionnements de la constellation urbaine de l'Empire. Mais à chaque fois la réaction est forte et musclée, ce sont 500 navires et 120 000 hommes, soit l'équivalent de vingt légions, que l'on confie au général Pompée en -67 pour l'éradiquer. Un succès qui lui permet de monter sur la plus haute marche du podium impérial.

Mais voici que l'Empire commence à se déchirer sous l'effet d'ambitions acerbes ventilées sur un empire trop large. La mer continuera à jouer les premiers rôles dans ces conflits. La bataille navale d'Actium (31 av. J.-C.) permit à Octave de l'emporter sur Marc-Antoine et Cléopâtre ; la bataille tout aussi décisive d'Eleous (324 ap. J.-C.) permit à Constantin de l'emporter sur Licinius, adepte d'un polythéisme très combatif,

---

4. Cf. par exemple, le rôle de l'innovation dans le conflit qui opposa Athènes à Sparte in Daniel Battesti-Laurène Leclercq, « Les Expéditions athéniennes en Sicile, ou la difficulté pour une marine de garder sa supériorité », Antiquité.

5. Phyllis Culham, « The Roman Empire and the Seas », Antiquité.

et de continuer à favoriser le monothéisme chrétien. Sous Julien, la marine de guerre romaine va encore fortement épauler les opérations terrestres, comme elle le faisait depuis des siècles mais voici qu'elle n'a bientôt plus les moyens financiers de sa survie. Les monnaies diminuent en poids et en taux de métaux précieux. La marine de guerre romaine décline, s'étiole et n'est bientôt plus en mesure d'agir efficacement contre les peuples barbares de plus en plus nombreux sur sa périphérie terrestre et, de surcroît, mieux organisés<sup>6</sup>.

Et c'est aussi parce que le roi Vandale Genseric édifie une puissance navale qu'il domina durant près d'un demi-siècle toute la méditerranée occidentale et put s'emparer, en 455, de Rome. De la même manière, le développement maritime explique, à la fin du VI<sup>e</sup> siècle, le basculement et la prédominance de la Neustrie sur la Bourgondie et l'Austrasie<sup>7</sup>.

Byzance, au sud, a remplacé Rome, dont elle est une émanation directe. Elle dure depuis la fondation de son arsenal suite à la bataille des Dardanelles de 324 jusqu'aux X-XI<sup>e</sup> siècles, soit quelque sept siècles. Du IV<sup>e</sup> au X<sup>e</sup> siècle, la ville impériale imprenable jusqu'à l'assaut et le pillage par la quatrième croisade (1202-1204) s'appuie sur la flotte principale centrée dans le Bosphore et les flottes provinciales. Le phénomène byzantin représente l'image inverse de la domination paradoxalement maritime de l'Empire romain. Celui-ci s'est constitué par conquêtes successives des rives de la Méditerranée, devenue lac romain. Byzance, héritière de la force navale romaine, se déstructure par la perte de ses rivages, le noyau de la résistance byzantine étant formé par le couple ville-marine. La supériorité technologique, concrétisée, notamment, par le feu grégeois a joué un rôle capital, jusqu'au moment où ce secret s'évante, donc s'imité. Cette flotte utilise largement la stratégie de la prise à revers sous forme de débarquements sophistiqués. La flotte est à la fois arme de combat, instrument logistique et puissance de frappe et de projection. Notre connaissance de la flotte de commerce byzantine demeure largement incertaine. Il semblerait que son déclin ait été, par rapport aux villes italiennes, beaucoup moins net qu'on ne l'a longtemps cru. La perte du Moyen-Orient devenu musulman sous les coups de boutoir de la conquête arabe du VII au X<sup>e</sup> siècle, le coup de grâce final perpétré par les Seldjoukides, puis par l'Empire ottoman sur un siècle moribond pour être atteint en ses œuvres vives par la trahison de Venise, de Gênes, comme des croisés, constituent les étapes d'un déclin finalement très lent.

Le champ est donc libre pour les villes italiennes dont l'éclat de leur splendeur leur vient de la mer. Et les doges de Venise de le reconnaître officiellement en célébrant

---

6. Yann Le Bohec, «La Marine de guerre romaine de 284 à 363», Antiquité.

7. Régine Le Jan, «Les Royaumes barbares et la mer, V<sup>e</sup> – début du VIII<sup>e</sup> siècle», Médiévale.

chaque année, le jour de l'Ascension, les «épousailles» de la cité de saint Marc avec la mer. «Nous t'épousons, Ô Mer, en signe de véritable et perpétuelle concession», disaient-ils en jetant un anneau dans l'eau, depuis la galère d'apparat, le *Bucentaure*.

Oui, la notion de prédominance maritime semble bien être le facteur clef des basculements géopolitiques. Le recteur Legohérel en arrive aux mêmes conclusions dans sa remarquable contribution «Capétiens et Plantagenêts à l'épreuve de la suprématie maritime» qui bouscule radicalement la manière classique, parce qu'essentiellement terrienne, d'appréhender cette période. C'est la mer qui est la maîtresse du jeu sur les deux siècles et demi étudiés. C'est la mer qui segmente ce temps en différentes phases conférant la prédominance à celui des deux camps qui est le plus volontariste en matière maritime.

L'Affaire d'Aquitaine est de ce point de vue éclairante. Née de querelles entre marins bayonnais et normands, elle débouche sur la confiscation du fief aquitain en 1294 et la riposte de l'Angleterre qui ne pouvait pas abandonner l'un des fleurons de sa puissance: une flotte anglaise dévaste la côte française de l'Atlantique, pénètre dans la Gironde bien en amont de Bordeaux jusqu'à La Réole et délivre Bayonne. La réponse de Philippe le Bel est à la mesure du défi anglais: la construction du Clos des Galées à Rouen, premier arsenal français, et la construction d'une flotte supérieure en nombre aux 500 navires attribués au Plantagenêt Edouard 1<sup>er</sup>. Le résultat est spectaculaire: la maîtrise de la mer passe à la marine capétienne. Philippe le Bel tente une sorte de blocus de l'Angleterre et les coups de main de la marine française se multiplient sur une côte anglaise terrorisée. La mer emporte la décision, la paix de 1299 conduit Edouard 1<sup>er</sup> à évacuer la Flandre et à accepter une occupation française à Bordeaux.

De la même manière, la prédominance de la marine capétienne durant les trente années qui suivent, en protégeant les convois de sel de la baie de Bourgneuf, en assurant la sécurité des zones où se concentre la navigation commerciale (estuaire de la Seine, passage des îles anglo-normandes, raz bretons, pertuis saintongeais), contribue à asseoir et à donner toute sa force au règne de Philippe le Bel.

Le constat est identique pour la guerre de Cent Ans. C'est sur mer qu'elle s'est jouée, à chacune de ses trois phases.

La première (1337-1360) est marquée par la prépondérance anglaise. Sa maîtrise de la mer lui confère richesse par le développement commercial, lui permet d'assurer l'acheminement de ses troupes et explique les succès anglais et les revers français (Poitiers en 1356 et la capture du roi Jean le Bon).

La France en tire les conséquences, c'est la seconde phase (1360-1413), Charles V relance et réorganise le Clos des Galées, fait de l'amiral l'égal du connétable, avec la chance de trouver l'homme de la situation, Jean de Vienne. En 1377, l'initiative sur mer est redevenue française, la mer est de nouveau capétienne. Les ports anglais sont neutralisés, les routes des renforts vers le continent coupées et le moral de la communauté maritime anglaise durement touché. Cette maîtrise française de la mer allait grandement favoriser les opérations terrestres de du Guesclin et de Clisson et se prolonger jusqu'en 1386 lorsque des dissensions au sein du gouvernement des oncles de Charles VI conduisent à l'abandon du projet de débarquement en Angleterre et au départ de Jean de Vienne.

La troisième et dernière phase voit la mer signer la victoire en deux temps. Henri V, le plus brillant des Lancastre, est le premier Plantagenêt depuis Richard Cœur de Lion à avoir compris l'usage de la puissance navale comme arme de guerre. Il reconstitue une flotte puissante avec des navires atteignant, telles la *Grace Dieu* ou la *Trinity*, 800 tonneaux. Le seul espoir de l'Angleterre contre un adversaire plus riche qu'elle et qui se battait pour défendre son sol était de profiter de la mobilité offerte par la mer pour avoir l'initiative stratégique et pouvoir choisir le moment et le lieu de l'engagement décisif. Le triomphe anglais est alors total. La couronne de France va échoir au Plantagenêt quelques semaines plus tard, à la mort de Charles VI et le sort des armes lui est favorable. Il n'y a plus alors de flotte adverse et la Manche est devenue, ou redevenue, *mare britannicum*. Pourquoi, dès lors, continuer d'entretenir une flotte anglaise coûteuse, apparemment devenue inutile et, en tout cas beaucoup trop nombreuse? C'est ainsi que le gouvernement du jeune Henri VI, présidé par son oncle, le duc de Bedford, prit, en 1423, l'étrange décision de vendre la plus grande partie de ses navires, décision logique en termes de stricte gestion financière, mais erreur majeure que de dédaigner la maîtrise de la mer dont on tirait tant d'avantages. L'Histoire est riche en leçons...

Très vite, le vent tourne. Le gouvernement du Plantagenêt n'a plus les moyens de faire passer des renforts sur le continent : la faiblesse des réactions anglaises face aux campagnes de Jeanne d'Arc et de ses successeurs, puis lors des ultimes combats de Formigny (1450) et de Castillon (1453), n'a pas d'autre explication.

Et sait-on suffisamment qu'une seconde guerre de Cent Ans opposa encore la France à l'Angleterre là où nous ne décryptons qu'une kyrielle de conflits successifs, de 1689, début de l'avant-dernière guerre de Louis XIV, jusqu'au terme des guerres napoléoniennes? Une seconde guerre de Cent Ans non pas, cette fois, pour une expansion territoriale vers l'est, mais pour la prédominance maritime de l'ouest

et des marchés américains. Dans le bras de fer terre contre mer, c'est la mer qui, comme toujours, l'a emporté. L'Angleterre, viscéralement tournée vers la mer, a ravi à la France continentale le sceptre de la prédominance mondiale que sa centralisation exagérée et sa forte démographie lui avaient un moment permis de s'arroger. Ce signe de puissance, la Grande-Bretagne le promènera sur toutes les mers du globe, à travers un empire sur lequel le soleil ne se couchait jamais, jusqu'à ce qu'elle accepte de partager à l'amiable, lors de la Conférence de Washington de 1922, sa suprématie avec le grand frère américain<sup>8</sup>. Le génie anglais, c'est d'avoir compris, avant les autres, que la mer constitue la plus vaste zone de libre-échange au monde.

L'Histoire, on le sait, se répète. Le blocus continental décrété par Napoléon asphyxia bien plus l'Empire sous l'égide de la France qu'il n'handicapa l'Angleterre, toujours à même d'obtenir par la mobilité de ses navires ce qui lui était nécessaire et de maintenir son commerce, quitte à l'élargir à l'échelle du globe pour satisfaire ses besoins et développer son économie. Qui tient la Mer, tient à terme la Terre, telle est l'une des principales leçons qui se dégagent de cette pesée du rôle et de la place du maritime dans l'Histoire.

En abordant pour la première fois l'histoire humaine sous le prisme de la mer, les travaux d'Océanides renouvellent complètement notre approche de l'Histoire et donc de la géopolitique qui s'est jusqu'ici toujours focalisée sur l'histoire terrienne pour y déceler des éléments structurants. C'est ainsi que dans la célèbre conférence du 25 janvier 1904, qui l'établit comme le fondateur de la pensée géopolitique du XX<sup>e</sup> siècle, Sir Halford Mackinder définit sa notion du *heartland*, cet espace pivot « citadelle de la puissance terrestre ». « Qui contrôle le cœur du monde », écrit-il, « commande à l'île du monde ; qui contrôle l'île du monde commande au monde ». Nous sommes bien loin de la citation de Sir Walter Raleigh, du fin fond de la Tour de Londres où il est alors reclus en 1595, résumant magnifiquement l'idéal britannique : « Qui contrôle la mer commande le commerce ; qui contrôle le commerce commande le monde ». L'Histoire prise dans son épaisseur donne raison à Raleigh contre Mackinder<sup>9</sup>. En avons-nous bien conscience, alors que la géopolitique reste toujours éminemment terrienne, malgré les travaux d'Alfred Thayer Mahan à l'extrême fin du XIX<sup>e</sup> siècle ainsi que les aménagements apportés à la pensée de Mackinder par John Spykman au tournant de la Seconde Guerre mondiale avec sa notion de *Rimland*, conférant une importance particulière aux « terres du bord » ?

---

8. Phillips Payson O'Brien, « The Washington Treaty Era, 1919-1936: Naval Arms Limitation », Contemporaine.

9. Christian Buchet, « Du *Heartland* à Océanides », *Revue de Défense Nationale*, avril 2016, pp. 49-53.

Guerre après guerre, le même constat s'impose, imperceptible si l'on n'analyse pas l'Histoire dans ce qui est le plus difficile à saisir, à savoir la mobilité et la connectivité des flux qu'incarne précisément le maritime. Après l'épopée impériale, la Première Guerre mondiale, la Seconde Guerre mondiale, comme pour la Guerre froide, c'est le pays ou l'alliance qui dispose de cette maîtrise des flux qui l'emporte.

Il peut être intéressant de ce point de vue de s'arrêter sur la Première Guerre mondiale dont on a jugé trop rapidement que les marines n'ont guère eu d'impact sur les événements militaires dont découle l'issue du conflit. Après Norman Friedman<sup>10</sup>, Avner Offer, d'Oxford, pour Océanides, montre précisément le contraire.

Faute, en effet, de pouvoir s'approvisionner en vivres en ayant recours au marché mondial pour ne pas disposer de la maîtrise navale, l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie ne purent mobiliser autant d'hommes que nécessaire pour devoir laisser dans les campagnes une population agricole importante. La Russie, qui privilégia la mobilisation au détriment de la production agricole, connut bientôt une pénurie alimentaire qui précipita les événements révolutionnaires. À l'inverse, l'Angleterre et la France bénéficièrent, tant pour les vivres que pour les apports énergétiques, avec en premier lieu le charbon, d'une connectivité grâce à la maîtrise de la mer qui ne pouvait que leur conférer la victoire dans la durée.

Pour être gagné par les puissances centrales, le conflit se devait d'être court. Seule une destruction suffisante du commerce allié par les *U-boot* aurait pu modifier la donne. Mais n'était-il pas illusoire de penser que cet objectif était atteignable alors que l'Empire allemand ne disposait pas de la maîtrise navale? Une guerre sous-marine sans merci qui, au demeurant, devait précipiter, en 1917, l'entrée des États-Unis dans le conflit et transformer l'Atlantique en tête de pont pour imposer une capitulation sans condition à l'Allemagne.

Les Allemands, comme Napoléon, au cours de la Première comme de la Deuxième Guerre mondiale tentèrent de pallier ce déficit alimentaire et énergétique en s'enfonçant dans le continent, jusqu'en Russie, « ce qui pouvait prolonger la guerre mais non en modifier l'issue finale<sup>11</sup> ».

C'est encore une bataille de l'Atlantique, gagnée cette fois contre les sous-marins de l'amiral Dönitz qui, conjuguée à la construction, notamment, de quelque huit millions

---

10. Norman Friedman, *Fighting the Great War at Sea: Strategy, Tactics and Technology*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2014.

11. Avner Offer, *The First World War: An Agrarian Interpretation*, Oxford, Clarendon Press, 1989, p. 317. Voir également: Nicholas A. Lambert, *Planning Armageddon: British Economic Warfare and the First World War*, Cambridge, Harvard University Press, 2011.

de tonnes de navires marchands, permit de libérer l'Europe et d'assurer la victoire finale des Alliés lors de la Seconde Guerre mondiale<sup>12</sup>. Maîtriser la mer confère une primauté commerciale, et donc économique, permettant d'augmenter ses capacités militaires qui ne peut conduire qu'à surclasser l'adversaire terrestre. C'est précisément ce qu'exprimait avec tant de hauteur de vue et de grandeur le Général de Gaulle dans son appel du 18 juin 1940. La France a perdu une bataille mais non pas la guerre, peut-il écrire parce que le pays a été « submergé par la force mécanique, terrestre et aérienne de l'ennemi ». Mais la France n'est pas seule. Elle n'est pas seule parce qu'elle a un vaste empire maritime derrière elle et qu' « elle peut faire bloc avec l'Empire britannique qui tient la mer » et qu' « elle peut, comme l'Angleterre, utiliser sans limite l'immense industrie des États-Unis ».

On découvre également, grâce aux travaux de Christopher Baxter et de G. Baer, combien c'est l'effondrement des flux commerciaux japonais, asphyxiant son économie, qui empêche bientôt le Japon de maintenir sa capacité opérationnelle et permet aux forces américaines, mais aussi anglaises, de l'emporter dans la guerre du Pacifique. En août 1945, les flux commerciaux du Japon ne sont plus que de 312 000 tonnes (moins de 12 % de leurs flux commerciaux d'avant-guerre) alors que ceux des Alliés sont de 88 millions de tonnes...

De la même manière, durant toute la Guerre froide, c'est l'incapacité soviétique à développer son commerce maritime et à travers celui-ci son économie qui greva au final la volonté des dirigeants russes de contenir l'hégémonie américaine, dont on sait aujourd'hui qu'elle n'a jamais pu être contestée par l'imposante marine de guerre soviétique<sup>13</sup>. Le renforcement considérable de la capacité navale américaine sous l'administration Reagan, avec un objectif de 600 navires de combat, supérieurs qualitativement, de surcroît, à la flotte soviétique, fut le facteur clef qui aboutit à l'implosion de l'Union soviétique qui marqua la fin de la Guerre froide et la victoire des Occidentaux<sup>14</sup>. Pour la troisième fois au cours du XX<sup>e</sup> siècle, sur une planète devenue océanique, l'alliance maritime surclassait l'alliance terrestre...

C'est qu'à tout bien considérer, le développement et plus encore le maintien d'une marine de guerre nécessitent une capacité financière qui ne peut exister sans de puissantes positions commerciales. La maîtrise des flux commerciaux est donc une

---

12. Christopher Baxter, « Britain and the Sea, 1943-1945 », Contemporaine et W.J.R. Gardner, « Britain on the Defensive, 1939-1942 », Contemporaine.

13. Colin S. Gray, « The Sea and the Soviet Empire », Contemporaine.

14. Eric Grove, « NATO's Maritime Strategy was a Key Factor in Exerting the Decisive Strategic Pressure on the Soviet Union that Caused the Implosion that Ended the Cold War with Western Victory », Contemporaine.

donnée indispensable au maintien dans la durée d'une flotte de guerre. Mais il est tout aussi important de souligner qu'une économie maritime conséquente ne saurait, à l'inverse, durer sans être protégée par une puissante capacité navale. L'exemple opposé à celui de la marine soviétique est la flotte de commerce française qui progresse de façon spectaculaire sous Louis XV et qui est bientôt en passe de rattraper le commerce britannique, mais que l'Angleterre s'emploie à détruire à dessein en nous faisant régulièrement la guerre parce que, faute d'une flotte de guerre suffisante du côté français, la guerre casse notre commerce et augmente le sien.

Patrick Villiers a, à cet égard, magnifiquement montré que le commerce maritime se maintient ou n'augmente que lorsqu'il est soutenu par une marine de guerre puissante et moderne. De ce point de vue, le modèle britannique illustre brillamment le cas d'une politique navale au service d'une économie maritime. L'Angleterre, en 1815, a réalisé le rêve du Portugal, de l'Espagne et des Provinces-Unies : avoir le quasi monopole du commerce maritime, puissant moteur du développement économique.

L'exemple russe est peut-être encore plus probant et illustre magnifiquement l'impact de la mer dans le développement ou le déclin d'une puissance. Tant que le Danemark, la Suède et la Ligue hanséatique empêchèrent la Russie d'avoir accès au commerce de la mer Baltique, le pays ne fut pas en mesure de se développer économiquement. Ainsi, contrairement au schéma classique qui voit successivement apparaître un développement de la pêche, puis du commerce et, enfin, d'une marine de guerre pour protéger l'ensemble de ces flux, en Russie, c'est l'instauration en premier d'une marine de guerre, avec le tsar Aleksey Mikhailovitch (1645-1676) et surtout Pierre le Grand (1682-1725), fort de sa capitale maritime, qui permit à la Russie de connaître le développement économique généré par le commerce et d'atteindre au plan militaire comme diplomatique le statut de grande puissance<sup>15</sup>.

La leçon est la même beaucoup plus au sud. Cyrille Poirier-Coutansais montre que, faute de s'être tournée vers la mer, la Perse séfévide (1501-1736), contrairement à son voisin ottoman, s'est progressivement trouvée exclue des circuits commerciaux, et bientôt dans une situation critique dans ses combats contre les Ottomans de Sélim I<sup>er</sup>, alors qu'une autre politique aurait pu être assurément possible.

Et l'Empire maya d'en offrir déjà la parfaite démonstration pour avoir pu s'établir et se maintenir par une connectivité maritime fondée sur un important commerce

---

15. Pavel Krotov, « Ambiguous Relations between Russia and the Sea: Causes and Consequences », Moderne et Jakob Seerup, « Swedish and Danish Rivalry to Become Great Powers Through the Development of Naval and Merchant Fleets », Moderne.

de sel, d'obsidienne, de pierres rares, d'or et de cuivre lui donnant richesse et puissance, créant et développant une unité territoriale par l'existence d'un marché intérieur. Une prédominance, parce que maritime, brisée par la technologie supérieure des navires espagnols qui purent précisément, en cassant ces liaisons maritimes, provoquer l'effondrement brusque de cet Empire<sup>16</sup>.

Du côté asiatique, le même constat s'impose. En Chine, l'interdiction de la navigation hauturière après la mort, en 1434, de l'eunuque Zheng He, le choix de lui substituer la voie d'eau intérieure, avec le canal impérial, empêchèrent le développement du capitalisme commercial qui fonda, avec l'ère Meiji, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la grandeur japonaise. A-t-on suffisamment noté aujourd'hui que tous les États du G8 comme du G20 sont des pays maritimes?

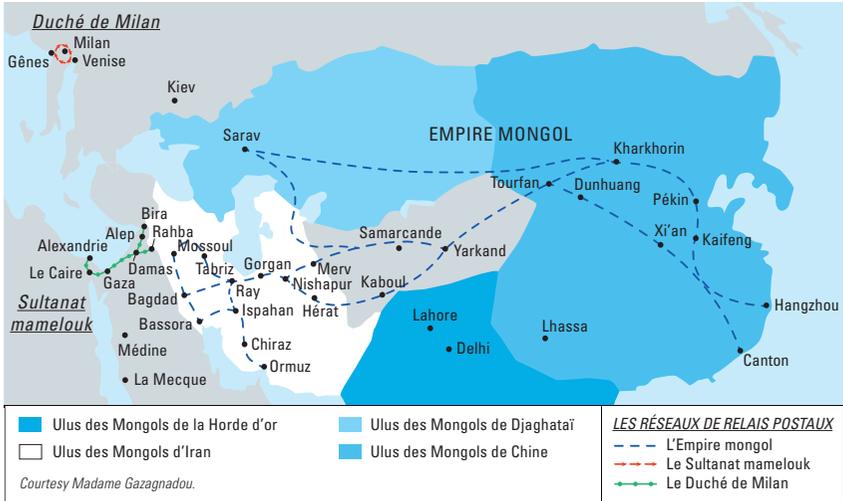
En contrepoint à ce faisceau de convergences, il convenait de se poser la question de la capacité d'entités politiques à prédominer et à se développer sans être tournées vers la mer. De ce point de vue, l'Empire mongol peut apparaître comme le parfait contre-exemple. En effet, les Mongols ont créé le plus vaste empire de tous les temps, en négligeant totalement les océans Pacifique et Indien auxquels ils avaient potentiellement accès. Leur univers était celui des steppes, des forêts, des déserts, des lacs et des rivières et ils n'ont jamais entretenu de rapports, fussent-ils symboliques, avec les grands espaces maritimes. Leur objectif majeur était la conquête d'espaces terrestres.

Les travaux de Didier Gazagnadou sont particulièrement intéressants pour comprendre ce qui a permis à cet empire de se constituer et de se maintenir sans être impacté par la dynamique de la maritimité. Leurs succès, les Mongols les doivent à ce qui est l'essence propre du maritime : la fluidité. Ils ont su créer, par le maillage serré de relais de poste et de caravansérails, un véritable *hinterland* avant l'heure, et par le mouvement gravitationnel des caravanes, un développement des échanges commerciaux analogues à celui des *voltas* de navires opérées par les puissances maritimes. Ce sont des dizaines de milliers d'hommes mobilisant pas moins de 200 000 chevaux, et plus encore de chameaux et de dromadaires, qui étaient ventilés des bords du Pacifique aux rivages de la mer Noire, des frontières indochinoises au cœur du Tibet en passant par la Chine jusqu'aux frontières du monde iranien et de l'Irak, sur ce gigantesque réseau d'au moins 50 000 kilomètres. « Ces grands nomades, par la fluidité des circulations qu'ils permirent, désenclavèrent les sociétés eurasiatiques et ont traité, pourrait-on dire

---

16. Heather McKillop, « Early Maya Navigation and Maritime Connections in Mesoamerican », Médiévale et Émiliano Melgar, « The Maya Caribbean : Fishing, Navigation and Trade », Médiévale. Voir également sur cette question de la connectivité en Méditerranée durant la période médiévale la contribution de Sebastian Kolditz, « Connectivity and Sea Power—Entangled Maritime Dimension in the Medieval Mediterranean », Médiévale.

## Principaux réseaux de relais postaux dans l'Empire mongol, XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles



métaphoriquement, l'espace terrestre comme un espace maritime»<sup>17</sup>. Le transport des marchandises se faisait par caravanes de chameaux et de dromadaires «vaisseaux des steppes et des déserts» (le chameau de Bactriane porte en moyenne entre 150 et 200 kilogrammes et le dromadaire entre 100 et 150 kilogrammes pour des parcours d'environ 60 kilomètres par jour).

Reste à savoir si l'absence de développement et de contrôle des océans Pacifique et Indien a contribué à l'effondrement de l'Empire mongol? Peut-être, répond Didier Gazagnadou, et ce malgré la fluidité des réseaux terrestres des routes de la soie qui transportèrent d'importants tonnages de marchandises, surtout d'est en ouest. Le transport terrestre est toujours plus lent, plus cher et nécessite tellement plus d'intermédiaires, de ruptures de charge comparé au transport maritime... Si les Mongols d'Iran et de Chine avaient construit des flottes et s'étaient lancés à la conquête des océans, l'histoire de l'Afrique, de l'Amérique et du monde aurait été tout autre. L'océan Indien, c'est l'accès à l'Afrique et aux Indes; l'océan Pacifique, c'est l'accès aux Amériques. À leur insu, par ces liaisons, les Mongols permirent à de nombreux hommes d'affaires et de religieux européens de découvrir les mondes jusque-là presque inconnus de l'Asie et de susciter le désir de contourner cet immense empire afin de rentrer directement en contact par les mers avec cette Chine et ces Indes et leurs

17. Didier Gazagnadou, «Fluidité des circulations dans l'Empire mongol du XIII<sup>e</sup> siècle», Médiévale.

richesses. Et c'est ainsi qu'à partir de la fin du XV<sup>e</sup> siècle, les marines européennes, financées par de puissants États sédentaires, allaient se lancer dans une tribulation d'expéditions pour venir, par voie de mer, au contact direct des mondes asiatiques et découvrir par hasard... les Amériques.

L'Inde du Grand Mogol méritait dans la même veine d'être étudiée pour être bien souvent considérée comme une zone géographique « irrémédiablement terrienne » dont la continentalité aurait toujours été incapable, sinon à de rares et éphémères moments, de se tourner vers la mer. La société hindoue, et notamment ses élites, aurait éprouvé pas seulement de l'indifférence pour la mer mais même une véritable répugnance au service de la mer en raison d'interdits religieux. La réalité historique est infiniment plus complexe. À regarder de près les faits, ici aussi la mer fut l'élément essentiel présidant à la réussite ou aux échecs des différents souverains sur plusieurs siècles<sup>18</sup>.

Le non-intérêt de Sher Shâh Sûri pour la mer et ses flux explique, en effet, dans une large mesure, son échec final. À l'inverse, Akbar (1566-1605), en désenclavant son empire avec la connexion des centres de production aux bandes littorales du Bengale et du Gujarat, en insufflant une politique mercantiliste fondée sur la notion d'*hinterland*, aboutit à la création de villes prospères nées aux carrefours des routes marchandes sur une connectivité maritime, et se vit attribuer le titre de « Grand Mogol ». Une œuvre interrompue par ses successeurs Jahangir (1605-1627) et Chah-Jahan (1628-1657), mais reprise avec Aurengzeb (1659-1707) qui alla jusqu'à déplacer la capitale au sud, à Aurangabad, emplacement géoéconomique pour être situé au carrefour des deux régions maritimes de Golconde et de Bijapur. Ce qui lui permit, par les effets induits au plan fiscal, de consolider son empire et de maîtriser les soulèvements marathes.

Il était également intéressant de s'interroger sur la place et le rôle de la mer pour des ensembles dont l'épicentre est décalé par rapport à la maritimité. L'étude d'Olivier Chaline sur l'Europe centrale et la mer à l'époque moderne montre combien les ondes de choc maritimes rentrent très à l'intérieur des terres. En effet, si, à première vue, la mer n'est à peu près pour rien dans les succès ou échecs des États d'Europe centrale, pourtant, à certains moments essentiels, le facteur maritime a joué un rôle décisif. L'Europe centrale s'est vue largement écartée de la mer par des États aux territoires dispersés sur différents rivages et qui ont entendu s'appropriier les flots. Il en va ainsi, par exemple, de la Suède qui, forte de sa marine, a bénéficié d'une capacité de projection de puissance très à l'intérieur de cette Europe centrale<sup>19</sup>. Impériaux et Polonais ont

---

18. Michel Vergé-Franceschi, « Le Grand Mogol et la mer », *Moderne*.

19. Jakob Seerup, *op. cit.*

payé cher, les uns, de n'avoir pu développer à temps leur instrument naval, les autres de n'avoir su le maintenir. Les Habsbourg, au faite de leur puissance en 1629, n'ont pu empêcher le débarquement de Gustave-Adolphe l'année suivante et l'installation durable de la Suède dans le nord de l'Empire. Et dans bien des conflits, l'Autriche et la Prusse n'auraient pu tenir sans alliés maritimes...

Si la notion de prédominance ne peut concerner, par définition, qu'une ou tout au plus deux ou trois entités politiques à la fois, le fait de se tourner vers la mer, outre les enchaînements vertueux au plan économique que nous développerons dans notre dernière partie, confère donc aux ensembles qui s'y adonnent un rayonnement, un surplus d'énergie, impulsant la trajectoire historique dans un sens positif que ce soit sur les institutions, les populations ou la vie culturelle et intellectuelle.

L'exemple du Portugal est, à cet égard, également révélateur des bienfaits générés par la maritimité. C'est la mer qui a, en effet, forgé tout à la fois la destinée et l'indépendance du Portugal. Sa position géographique face à l'océan Atlantique et son ouverture volontariste vers la mer ont été les deux éléments ayant forgé l'âme de cette « Nation maritime » qui, grâce à la mer, a pu tenir dans l'Histoire une place et un rôle sans commune mesure avec son poids démographique<sup>20</sup>.

L'existence, l'indépendance et la richesse des Provinces-Unies sont également incompréhensibles sans la mer. C'est grâce à sa maîtrise des ports que le pays a pu arracher son indépendance à l'Espagne<sup>21</sup>. C'est grâce à la pêche, à son commerce et à la spécialisation qui en résulte au plan agricole et aux innovations que cela induit au plan industriel que sa population avait le niveau de vie le plus élevé d'Europe, et donc du monde, au cours de la première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle<sup>22</sup>. Les Provinces-Unies sont alors considérées comme la « puissance éclairée » par excellence, le pays dans le monde où les valeurs de liberté et de tolérance sont les plus respectées. Les gazettes pullulent avec une liberté de ton étonnante pour l'époque, des imprimeurs volontiers contestataires. C'est le pays où les savants et philosophes, Descartes et Spinoza en tête, indésirables dans leurs propres pays trouvent refuge. Concentration urbaine, richesse et esprit entrepreneurial donnent le jour aux plus grandes compagnies commerciales du temps dont la VOC, la célèbre compagnie hollandaise des Indes fondée en 1602,

---

20. Jorge Semedo de Matos, « Portugal, the West Seafront of Europe », Moderne.

21. Louis Sicking, « Le Maritime, fondement de la prédominance commerciale et économique des Provinces-Unies », Moderne.

22. Les activités maritimes constituèrent à travers tout le XVII<sup>e</sup> comme au XVIII<sup>e</sup> siècle le pilier du développement économique des Provinces-Unies. Au XVII<sup>e</sup> siècle, c'est près du quart de la population active masculine qui sert à bord des seuls navires, et encore un sixième de celle-ci à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, nécessitant le recours à une importante main-d'œuvre étrangère et un spectaculaire investissement dans le capital humain en terme de formation qui eut également d'importantes retombées au plan économique. Cf. Jelle Van Lortum, « The Necessity and Consequences of Internationalisation: Maritime Work in the Dutch Republic in the 17<sup>th</sup> and 18<sup>th</sup> Centuries », Moderne.

qui est la première société par actions. C'est là aussi que surgissent de multiples inventions décisives : télescope, microscope, chronomètres, les lentilles optiques, les premières lunettes<sup>23</sup>...

La mer fut également un facteur tout à fait décisif dans l'histoire de la Corée car c'est en maîtrisant ses côtes que le royaume put non seulement devenir puissant mais assurer sa survie, son indépendance et sa souveraineté pendant presque un millénaire<sup>24</sup>. De la même manière, mais sur une durée infiniment plus courte, l'édification d'une marine a totalement modifié, sur une soixantaine d'années, la trajectoire historique du petit royaume indien de Maratha, situé au nord-ouest du sous-continent indien. Cette édification a induit des développements économique et commercial qui se sont mis en interaction. Et ce développement maritime a eu pour effet un rayonnement sans précédent pour ce petit royaume qui est même parvenu, un temps, à empêcher les marines européennes de bénéficier de ces retombées économiques<sup>25</sup>.

À une autre échelle, c'est la mer qui permet aux ordres militaires, qu'ils soient hospitaliers, templiers ou teutoniques, d'affirmer leur supranationalité et de tirer des revenus substantiels du commerce. Cela n'est donc pas un hasard si de grands navigateurs de l'époque moderne émanent d'ordres combattants comme les portugais Vasco de Gama et Pedro Alvares Cabral qui explorèrent les côtes de l'Inde et du Brésil sous le pavillon de l'Ordre du Christ<sup>26</sup>. Et c'est de s'être adossé plus que les autres ordres sur des activités maritimes que l'Ordre de Malte fut le seul ordre à avoir pu se maintenir et traverser le temps jusqu'à nous<sup>27</sup>.

Mesure-t-on également que c'est par la mer qu'ont été opérées non seulement les plus grandes migrations humaines, nous l'avons dit, mais aussi que les idées, les croyances se sont diffusées de par le monde, et cela est vrai pour l'ensemble des trois grandes religions monothéistes, comme pour l'hindouisme, le bouddhisme<sup>28</sup>? Au sein de l'Europe, en caricaturant les travaux de Max Weber, on en est parfois arrivé à considérer que l'éthique protestante était plus propice au développement de l'esprit capitaliste, thèse qui souffre de parfaits contre-exemples<sup>29</sup>. Il est vrai que le rapport à l'argent est

---

23. Jean-Pierre Poussou, *Les îles Britanniques, les Provinces-Unies, la guerre et la paix au XVII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Économica, 1991.

24. Alexandre Le Bouteiller, « Corée : les navires garants de la souveraineté », *Moderne*.

25. Sachin Pendse, « Shipbuilding in India up to the 15<sup>th</sup> century », *Moderne*.

26. Pierre-Vincent Claverie, « Les Ordres militaires et la mer », *Médiévale et Juhann Kreem*, « The Teutonic Order and the Baltic Sea in the 13<sup>th</sup>-16<sup>th</sup> centuries », *Médiévale*.

27. Alain Blondy, « L'Ordre des Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem, Rhodes et Malte, puissance maritime », *Moderne*.

28. Cf. notamment Chantal Reynier, « La Mer, vecteur d'expansion du christianisme au I<sup>er</sup> siècle », *Antiquité et Tansen Sen*, « Early China and the Indian Ocean Networks », *Antiquité*.

29. Klaus Malettke in Christian Buchet, Jean Meyer et Jean-Pierre Poussou, *La Puissance maritime*, PUPS, 2004; Philippe Masson, *De la Mer et de sa stratégie*, Taillandier, Paris, 1986.

souvent très différent entre pays majoritairement protestant ou catholique mais ne serait-ce pas plutôt un corollaire plus que la cause première? Il peut être intéressant de constater que c'est très rapidement les communautés maritimes qui furent gagnées par le protestantisme et par le biais de la mer que la Réforme put se répandre sur une bonne partie du littoral européen. La Réforme nous apparaît plus qu'une cause, une adoption conséquente à une attitude commerçante, et donc maritime, préexistante. C'est, pour notre part, bien plus dans l'atavisme rural ou maritime, dans l'esprit d'ouverture ou terrien, au sens isolationniste du terme, que nous entrevoyons la véritable zone de fracture. Quel contraste en effet saisissant entre la France du XVIII<sup>e</sup> siècle où, avec les physiocrates, Docteur Quesnay en tête, la terre apparaît comme la seule source de richesse, et l'Angleterre où est publié, en 1776, sous la plume d'Adam Smith, le premier ouvrage optimiste à philosophie industrielle, *La Prospérité des Nations*<sup>30</sup>.

Dans le même esprit, les théories des socialistes utopiques, comme celles de Fourier, Saint-Simon, Cabet reposent sur la constitution de communautés artisanales et rurales présentant toutes un point commun : être éloignées de la mer, à la différence de l'île d'*Utopia* de Thomas More. La même tendance se retrouve en Espagne avec les *Projectistas*, ainsi qu'en Russie où l'empreinte rurale pèse d'un poids énorme et où le démarrage industriel s'amorce à peine en dépit des efforts de l'État, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.

S'il est aussi un peuple qui doit un rayonnement tout particulier à la mer, c'est bien le peuple polynésien, véritable « Peuple de l'océan » pour reprendre la belle expression d'Emmanuel Desclèves. C'est dans son essence la plus profonde à la mer, à cet océan dont il est à l'unisson, avec lequel il fait corps, qui lui donne force, prestige et fonde profondément son originalité. Dispersé des côtes du Sud-Est asiatique à celles de l'Amérique, le peuple maritime de l'Océan n'avait qu'une seule référence : la mer, à la fois source du savoir et de la puissance. Les dieux et leurs mythes fondateurs sont conçus à partir de l'Océan. La découverte apparaît à cet égard comme un acte de création. Le chef est le descendant des dieux, l'initié, le gardien du *mana* des ancêtres. C'est le maître des découvertes et des relations avec les autres îles, pouvoir que lui confère son incomparable aptitude à naviguer librement dans cet espace vierge ouvert sur les communications interinsulaires. Il est en communion avec l'océan et le ciel qui le surplombe, il est partout chez lui dans ces vastes espaces. C'est pourquoi il conçoit l'univers d'une façon très différente de celle du sédentaire, dont l'horizon se borne à la terre. Claire Laux montre que les sociétés maritimes de Polynésie apparaissent comme des sociétés dynamiques et hiérarchisées, alors que les sociétés terriennes

---

30. Christian Buchet, *Une Autre Histoire des océans et de l'homme*, préface du Président Jacques Chirac, Paris, Robert Laffont, 2004.

mélanésiennes demeuraient bien plus émietées, comme incapables de produire des structures organisées et hiérarchisées. Une fois encore, on voit combien le rapport ou non à la mer est important jusqu'à la structuration mentale. Et Claire Laux d'aller plus loin en considérant qu'au sein même de la population polynésienne « les individus les plus dynamiques étaient alors les “gens de contact”, en particulier les métis dont l'existence même est fruit de la rencontre maritime...<sup>31</sup> ». « Nos ancêtres voyaient leur monde comme une “mer d'îles” plutôt que comme des “îles dans la mer” » nous dit l'anthropologue océanien Epeli Hau'ofa.

On trouve également dans certaines parties du continent africain ce même rapport étroit entre l'aptitude à gouverner et l'aptitude à naviguer, comme fondement et légitimation du pouvoir, comme élément de prestige et de rayonnement. Des mythes recueillis au XX<sup>e</sup> siècle dans la région du Congo font du détour en mer, rituel accompli sous l'égide d'une divinité faiseuse de pluie et dispensatrice de bienfaits, le signe d'élection ou l'épreuve permettant d'investir un nouveau roi, particulièrement en cas de vide dynastique. Déjà un millénaire plus tôt, sur la côte du sud somalien ou du nord du Kenya, un récit persan pénétré de folklore maritime évoque le long périple, par-delà l'océan Indien, d'un jeune homme qui, à son retour, se voit doublement confirmé, comme roi, pour son peuple, et comme musulman par les marchands de passage. Pareilles pratiques semblent aussi avoir été le cas pour l'Empire malien au XIV<sup>e</sup> siècle<sup>32</sup>. C'est que, comme l'évoque François-Xavier Fauvelle-Aymar, la mer est un horizon politique pour être la matrice ou le miroir d'un au-delà souverain et occulte, insondable, propre à apporter des réponses au mystère des fondements du pouvoir, propre à engendrer une légitimité dynastique.

La mer, vecteur de découvertes, d'échanges, est également un puissant moteur de création et d'inspiration aux niveaux littéraire et artistique<sup>33</sup>. C'est, en effet, par navigateurs interposés que l'on a longtemps vu le monde et considéré l'Autre. L'histoire littéraire et l'histoire des idées ont été profondément marquées par l'histoire maritime. C'est un ouvrage entier qui mériterait d'être consacré à cette étroite corrélation. Ainsi, par exemple, l'orientation maritime des ports indonésiens au Moyen Âge est-elle à l'origine de la culture métisse de l'Indonésie, dans laquelle l'art indianisé se mélange à la religion musulmane et où la langue indonésienne elle-même porte la marque de vocables venus des quatre coins de l'océan Indien<sup>34</sup>.

---

31. Emmanuel Desclèves, « Le Modèle maritime polynésien ou l'océan source de stimulation intellectuelle », *Moderne*.

32. François-Xavier Fauvelle-Aymar, « Le Mali et la mer (XIV<sup>e</sup> siècle) : autour du récit du sultan Mûsâ sur l'expédition de son prédécesseur Muhammad », *Médiévale*.

33. Cf. pour l'Égypte antique Sydney Hervé Aufrère, *op. cit.*

34. Paul Wormser, « Les Relations maritimes entre l'Indonésie et l'océan Indien au Moyen Âge », *Médiévale*. Voir également pour l'Inde Fabrizia Baldissera, « The Mobility of People and Ideas on the Seas of Ancient India », *Antiquité*.

Les contacts opérés par le biais du maritime ont été source et vecteurs de développements artistiques originaux comme le style manuélin en architecture, ou encore dans l'aménagement intérieur. C'est ainsi que le style indo-portugais, encouragé par les jésuites, introduisit l'ivoire, les bois exotiques et l'esthétique indienne dans la sculpture et l'ameublement.

Autre exemple, l'essor maritime hollandais eut pour conséquence la naissance d'un art bourgeois. Une communauté anversoise fixée durablement à Gênes explique que des ateliers flamands s'ouvrirent dans le port ligure dans les premières années du XVII<sup>e</sup> siècle, au moment où naissait simultanément à Haarlem une peinture qui donnait à la mer son premier emploi dans l'histoire de l'art. Les hôtels de la *Via Balbi* s'ornèrent d'œuvres des maîtres hollandais et flamands, mais aussi de la jeune École génoise de peinture. Si comme l'a montré François Bellec, l'école ligure se passionna pour des compositions décoratives, *Vedute di Marina*, *Bataglie Navali* ou *Fortuna di Mare*, les peintres hollandais et flamands rendirent à la mer fructueuse l'hommage des Provinces-Unies. Affranchie de l'obligation de traiter l'hagiographie et le récit biblique, portée par un enthousiasme national, la première École de peinture de marine naquit à Haarlem, de la rencontre d'une école artistique brillante, de la vocation maritime d'une nation au contact immédiat avec la mer, et d'une nouvelle clientèle de riches amateurs d'art. Andries van Eertvelt immortalisa le premier *Retour de la flotte hollandaise des Indes orientales* en 1599<sup>35</sup>. Trois ans plus tard, la fondation de la célèbre VOC, la compagnie hollandaise des Indes, annonça l'émergence d'une puissance économique et maritime mondiale.

À partir des années 1620, Amsterdam imposa une nouvelle École fondée sur une peinture d'atmosphère aux tonalités sourdes, impressionniste plutôt que documentaire. *Le Marchand Jacob Mathieusen et sa femme devant Batavia* d'Aelbert Cuypp affirmait comme une évidence la puissance tranquille, la prospérité, la compétence industrielle, commerciale et maritime de la Hollande. L'Angleterre invita des artistes hollandais, qui lui semblaient aussi utiles que les maîtres de hache des chantiers d'Amsterdam, pour comprendre la mer et se l'approprier. Ils travaillèrent sans états d'âme pour l'Angleterre jusqu'à s'y installer, malgré les guerres en cours. Vroom, Bakhuizen, les Van de Velde furent bientôt aussi célèbres à Londres qu'aux Provinces-Unies. Et comme au Portugal, les Indes orientales apportèrent un exotisme dans l'ameublement européen, avec notamment la porcelaine de Jingdezhen, importée par millions de pièces, qui imposa une esthétique durable<sup>36</sup>.

---

35. François Bellec, « Les Retombées littéraires et philosophiques des découvertes maritimes », Moderne.

36. *Ibid.*

---

# 3.

## LA MER, MOTEUR DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET POLITIQUE

---



*Barco rabelo*, embarcations utilisées pour le transport fluvial du vin, Porto, Portugal.  
© SM Decup, 2014.

Les sites archéologiques de Pinnacle Point en Afrique du Sud, des îles de Haida Gwaiï et de On Your Knees sur l'île du Prince de Galles, qui recèlent les plus anciens témoignages d'une économie de subsistance exploitant les mammifères marins, phoques, otaries, cétacés, ainsi que des poissons, parfois de grande taille, des coquillages comme des moules et des escargots de mer, montrent combien la mer a toujours été, pour les populations littorales, un important complément de ressources. Les traces isotopiques d'un homme de vingt ans, daté de 10 300 ans, révèlent un régime alimentaire composé principalement de nourritures venues de la mer<sup>1</sup>.

Apport alimentaire, mais aussi apport vestimentaire et utilisation monétaire avant l'heure par le biais des coquillages, objets utilitaires et artistiques. Très tôt la mer a été, par la dynamique des activités, des échanges, un élément structurant de la sociabilité économique des populations littorales que ce soit en Asie, en Europe, en Afrique, aux Amériques<sup>2</sup>.

Plus que cela, la mer, par la facilité du mode de transport qu'elle offre, le flottage d'une coque sur l'eau nécessitant infiniment moins de débours énergétiques que l'acheminement par voie terrestre, a été le principal vecteur des échanges<sup>3</sup>. C'est par voie de mer que l'on est allé chercher, de plus en plus, et de plus en plus loin, les compléments alimentaires et autres produits dont on avait besoin.

La civilisation mésopotamienne en offre déjà, dès le troisième millénaire avant notre ère, un parfait exemple. La Mésopotamie, littéralement terre du milieu des fleuves, riche en denrées agricoles pour être située sur le croissant fertile, manquait, en revanche, cruellement de ressources naturelles. C'est donc par voies fluviale et maritime que l'on allait chercher les bois pour la construction, le cuivre et autres métaux nécessaires à la métallurgie, la diorite et le gabbro pour les statues royales, le lapis-lazuli, l'or et l'ivoire... C'est ce commerce en expansion croissante, contrôlé par de riches et puissants souverains, qui permit de développer les réseaux d'irrigation et autres défenses contre les inondations qui menaçaient les cultures. Pour assurer ce commerce, on développa une imposante flotte de transport. On établit des arsenaux à Gu'aba et Nigin dans la province de Girsu, à Apisal et Guedena dans la province d'Umma, à Drehem

---

1. Pascal Picq, « La Mer est le propre d'Homo Sapiens », Antiquité.

2. Jorge Ortiz Sotelo, « The Central Andean People and their Relationship to the Sea », Médiévale; Alioune Dème, « Pêche et interactions entre la Moyenne Vallée du fleuve Sénégal et le littoral atlantique sénégal-mauritanien durant le dernier millénaire BC », Antiquité; Benoit Bérard, « Une Approche maritime et archipélique de l'occupation amérindienne des Antilles », Antiquité; Barry Cunliffe, « The Importance of the Sea for Prehistoric Societies in Western Europe », Antiquité; Richard T. Callaghan, « The Taino of the Caribbean: Six Thousand Years of Seafaring and Cultural Development », Antiquité.

3. Cf. par exemple Benoit Bérard pour l'espace caraïbe; Carla Antonaccio, « Greek Colonisation, Connectivity and the Middle Sea », Antiquité; Graciela Gestoso Singer, *op. cit.*, pour la connectivité des échanges en Méditerranée et Félix Chami, « Ancient Seafaring in Eastern African Indian Ocean Waters », Antiquité, pour l'océan Indien.

et Nibru dans la région d'Ur. Des arsenaux où pouvaient travailler jusqu'à 900, voire 1 000 hommes, sous la direction d'une administration spécifique, la *Marsa*. C'est à cette connectivité fluvio-maritime que la civilisation mésopotamienne doit tout son éclat, ce dont témoigne encore la place importante des navires, de la navigation maritime, dans les compositions mythologiques, les hymnes, les prières et les proverbes<sup>4</sup>.

Le monde asiatique en offre une pareille démonstration. Dès le premier millénaire avant notre ère, une véritable connectivité maritime relie le sud de la Chine aux Moluques et à l'Inde. Les clous de girofle, les noix de muscade et autres épices et parfums sont à la base d'un commerce très actif, qui les voit remonter à travers les mers de Sulawesi et de Java jusqu'à la hauteur du détroit de Malacca où les cargaisons sont ventilées, les unes vers le monde chinois, les autres vers l'océan Indien et au-delà, jusqu'à la mer Rouge<sup>5</sup>. Il était fréquent, dès le IV<sup>e</sup> siècle avant Jésus-Christ, que les Égyptiens s'acquittent de leurs redevances à Rome en clous de girofle venant des Moluques<sup>6</sup>. Au I<sup>er</sup> siècle avant Jésus-Christ, l'ouverture de la route des Perles, davantage connue sous le nom de route de la soie maritime, qui relie la Chine au golfe Persique et à la mer Rouge, génère une prospérité sans précédent.

Au fil du temps, lapis-lazuli, cornes de rhinocéros, ivoire, bois précieux, mais aussi métaux précieux – cuivre, or, argent, fer – circulent sur les mers asiatiques, conférant aux villes ou aux États qui pratiquent ou contrôlent ce commerce, un éclat sans précédent. Tel fut par exemple le cas de Funan, sur le delta du Mékong, l'un des plus importants royaumes de l'Asie du Sud-Est. Celui de Srivijaya, l'actuelle Palembang, sur l'île de Sumatra, véritable Venise asiatique pour être parvenue à s'ériger entre le VII<sup>e</sup> et le XI<sup>e</sup> siècles comme la plaque tournante des liaisons commerciales entre l'océan Indien, le sud de la mer de Chine et la mer de Java, et qui offre aux contemporains l'éclat d'une cité thalassocratique à la richesse et au développement artistique sans pareil. Une puissance dont va s'emparer le royaume Chola au sud de la péninsule indienne qui, pour être à la tête de moyens navals plus conséquents, se rend maître de Srivijaya en 1025. Le royaume de Majapahit, à l'est de Sumatra, puis Malacca et Guangzhou, tête de pont sur le littoral chinois d'un vaste *hinterland*, connaîtront également de spectaculaires rayonnements, *hubs* avant l'heure sur ce vaste réseau d'échanges<sup>7</sup>.

---

4. Ariel M. Bagg, « Watercraft at the Beginning of History: The Case of Third Millennium Southern Mesopotamia », *Antiquité*; Gregory Chambon, « La Navigation fluviale sur l'Euphrate au second millénaire avant Jésus-Christ : usages, enjeux et communautés de pratiques », *Antiquité*.

5. John Miksic, « Ships, Sailors and Kingdoms of Ancient Southeast Asia », *Antiquité*.

6. Eric H. Warmington, *The Commerce between the Roman Empire and India*, Cambridge, 1928.

7. Tansen Sen, *op. cit.*, Pierre-Yves Manguin, *op. cit.*, Paul Wormser, *op. cit.*

La concentration littorale et urbaine aidant, les arrières-pays ne furent bientôt plus suffisants à l'ère d'une économie agricole aux faibles rendements, faute d'animaux de trait capables d'entailler suffisamment le sol (animaux que l'on ne peut avoir pour ne pas être précisément en mesure de les nourrir par insuffisance de rendements...), mais aussi en raison de l'inadaptation d'une bonne partie de la production aux terres et au climat résultant de l'impérieuse nécessité de devoir disposer des principaux produits de subsistance.

Le transport maritime apparaît clairement, de ce point de vue, avoir été le catalyseur, puis le moteur d'une progressive spécialisation agricole permettant d'adapter la production à la latitude et sortir ainsi du blocage intrinsèque que nous venons de souligner. C'est cet apport vivrier qui permet aux implantations humaines sur le littoral ou à proximité de celui-ci de croître, de ne cesser de croître. Athènes faisait venir plus de la moitié de son blé du Pont-Euxin, de la Thrace, de la Sicile ou même de l'Égypte. Ce sont bientôt un million de personnes qui se trouvent concentrées à Rome et à Alexandrie à l'apogée de l'Empire romain. Nourrir de telles concentrations urbaines a nécessité le développement progressif d'infrastructures portuaires de plus en plus conséquentes. L'Empire romain en offre le plus parfait exemple avec un maillage et des innovations dans le domaine maritime qui ne sont pas sans faire penser à la révolution du transport maritime que nous connaissons en ce début de troisième millénaire.

Les travaux de Pascal Arnaud sur les ports antiques sont, de ce point de vue, particulièrement éclairants. Très tôt apparaissent à côté des ports de commerce, des ports-entrepôts, peut-être dès le II<sup>e</sup> millénaire, définissant un espace irréductible à l'écoulement de surplus locaux en échange de produits nécessaires, et un modèle original de l'échange fondé sur la concentration de produits d'origines multiples dont seule une partie sera absorbée par le marché local, le reste étant échangé pour repartir vers d'autres destinations. Le port-entrepôt s'inscrit alors dans des réseaux spécialisés de navigation en droiture et de redistribution très éloignés de l'image primitiviste que l'on se fait parfois du commerce antique. Oui le grand commerce, le commerce maritime, vecteur de transformation bat déjà son plein à des échelles régionales. À l'époque hellénistique déjà, c'est tout un réseau de ports principaux dévolus au commerce international (les *emporía*), et de ports «secondaires» qui est en place.

Cette dynamique d'échanges confère à l'espace maritime une dimension stratégique. Le contrôle des mers et des littoraux constitue un enjeu essentiel. Ils deviennent l'objet d'une pression militaire inconnue jusque-là. La piraterie, souvent encouragée en sous-main par les États, prospère et fait des agglomérations portuaires une cible attractive pour les opérations de *razzia* dont les pirates s'étaient fait une spécialité.

Dans ce contexte hautement instable, les flottes de guerre deviennent l'outil le plus stratégique des guerres qui se déroulent de plus en plus loin et passent nécessairement par la maîtrise de la mer. La mer est devenue le vecteur par excellence du transport des troupes et celui du ravitaillement à grande distance. Couper ces lignes ou priver l'État adverse de son propre ravitaillement, c'est prendre une sérieuse option sur la victoire. Les États sont dès lors confrontés à une véritable course à la fois au nombre d'unités et au tonnage, qui n'est pas sans impact sur les infrastructures. C'est ainsi que l'on voit apparaître dès l'époque hellénistique des ports militaires hautement spécialisés, comme le *naustathmos* des thalamèges ou l'«arsenal des avisos», à Schedia, dans les faubourgs d'Alexandrie<sup>8</sup>. Un essor qui constitue le moteur du développement économique comme l'a montré pour Athènes Vincent Gabrielsen.

Mais lors de l'Antiquité, c'est sous l'Empire romain que cette évolution atteint sa forme la plus poussée<sup>9</sup>. La période impériale se caractérise par plusieurs nouveautés majeures : l'unification politique de la Méditerranée, cette mer du milieu des terres, qui relie toutes les possessions de l'Empire réparties sur son pourtour (l'Empire ne saurait donc tenir sans la maîtrise de cette *mare nostrum*) ; le développement universel d'une civilisation urbaine ensuite, génératrice de besoins nouveaux et de pôles de consommation nouveaux ; enfin, un trafic, par voie de conséquence, inégalé en volume, générateur de revenus et protégé<sup>10</sup>.

Le modèle économique, social et culturel nouveau qui se développe avec l'Empire romain a créé des besoins jusque-là inconnus en matière de consommation. Le développement de mégapoles d'un million d'habitants ou plus suppose un volume de ravitaillement colossal. Si l'on s'en tient aux stricts besoins de consommation des deux denrées de première nécessité que sont le vin et le blé, il faut imaginer à Rome chaque année 2 000 rotations de navires d'une capacité de charge unitaire de 400 tonnes, ou de 8 000 si cette capacité se réduit à celle, plus commune, de 100 tonnes...

Se limiter à l'image d'un trafic entièrement centré sur les mégapoles donnerait néanmoins une image très déformée du trafic maritime à l'époque romaine. Le développement d'une culture urbaine généralisée et de pôles de consommation énormes aux frontières, du fait de la présence de militaires au pouvoir d'achat significatif, a attiré des flux considérables de marchandises, notamment vers quelques ports de rupture de charge à l'articulation entre les grandes routes maritimes et les bassins de la Méditerranée ou à l'interface entre les voies fluviales et les voies maritimes.

---

8. Pascal Arnaud, « Les Infrastructures portuaires antiques », Antiquité.

9. Catherine Virlouvet, « La Mer et l'approvisionnement de la ville de Rome », Antiquité.

10. Phyllis Culham, « The Roman Empire and the Seas », Antiquité et Nicholas Purcell, « Taxing the Sea », Antiquité.



Chantier naval médiéval. Miniature de la fin du XV<sup>e</sup> siècle, Bruges.  
Auteur : Jean Wavrin, *Anciennes et nouvelles chroniques d'Angleterre*, vol. 1 ;  
British Library Royal MS 15 E IV, fol. 57v<sup>o</sup>. *Wikimedia Commons*.

Ces besoins nouveaux ont généré le développement d'infrastructures nouvelles qui elles mêmes ont induit de profondes mutations dans l'art et les techniques de construction permettant la construction de ports artificiels. L'invention du béton hydraulique, capable de prendre sous l'eau de la voûte, qui sont deux « signatures » romaines ont, en effet, permis d'intervenir de plus en plus loin en mer et de ne plus dépendre du transport, de la manutention et de l'ajustement de blocs taillés. Elles ont banalisé la construction de môles dans des secteurs immergés facilitant l'utilisation de navires dotés de besoins en tirant d'eau plus importants. L'accroissement de la colonne d'eau (5 à 7 m à Ostie) a induit à son tour le développement des quais et des pontons. Cette conception nouvelle ne permettait pas seulement d'accroître la sécurité, elle allait faciliter les opérations de halage et de changer de conteneurs. Finis les sacs et les amphores d'une trentaine de kilos à la manutention lente et délicate, voici venir le tonneau. Bel exemple d'action et de rétroaction en boucle aboutissant à des grappes d'innovations. C'est dans ses flux et sa connectivité maritime, dans ce sang bleu, que Rome a tiré toute sa puissance.

L'Histoire aime se répéter. Au cœur de la modernité européenne des XVI et XVII<sup>e</sup> siècles, le développement des liaisons maritimes fut de la même manière l'aiguillon de la

révolution agricole fondée sur la spécialisation permettant d'adapter la production aux terres et au climat. L'exemple comparé de l'Angleterre et de la France est de ce point de vue éclairant sur l'orientation maritime d'une nation et de ses retombées aux plans commercial et industriel.

Contrairement à des idées reçues, si l'Angleterre se tourna de plus en plus intensément vers la mer, ce n'est pas parce que ses ressortissants dotés de sols peu fertiles, comparés à ceux de la France notamment, auraient été contraints de moissonner les mers en s'adonnant à la pêche pour le meilleur, à la piraterie pour le pire. C'est tout le contraire qui est vrai. C'est parce que l'Angleterre a connu une révolution agricole précoce, dès le XVI<sup>e</sup> siècle, que le pays a pu améliorer ses rendements et réussir progressivement à nourrir sa population sans avoir besoin de toute sa force de travail. Les bras ainsi dégagés l'ont autorisée à se lancer dans le développement industriel, lequel a été soutenu par la multiplication des échanges, c'est-à-dire par le négoce maritime, lui-même rendu possible par cette main-d'œuvre disponible. C'est ainsi qu'a été engendré un cercle vertueux tel qu'en ont connu l'Angleterre, les Provinces-Unies et le Portugal. Comment? Tout simplement parce que les liaisons maritimo-fluviales ont permis, d'année en année, en commercialisant les produits agricoles, de les adapter au mieux à la nature du sol et au climat. Avec l'accroissement des échanges entre eux, ces trois pays, fers de lance du maritime, ont abouti à une spécialisation nationale: l'élevage du mouton pour l'Angleterre, avec pour finalité l'industrie textile; les produits laitiers pour les Provinces-Unies, dont les grasses prairies sont davantage adaptées à l'élevage bovin qu'à la culture des céréales; le vin pour le Portugal. Tous produits à haute valeur ajoutée, cédés pour obtenir à meilleur marché que chez soi les indispensables céréales. Le développement d'Amsterdam dans le commerce de blé au XVI<sup>e</sup> siècle fut d'ailleurs une étape cruciale dans la place centrale que prendra la République des Provinces-Unies dans le commerce européen. Le commerce du blé, considéré par tous les contemporains comme la mère de tous les commerces («commerce-mère» ou «*moedernegotie*»), devint la branche principale du commerce international de la Hollande aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles<sup>11</sup>.

De la même manière, autour de la Vistule, comme l'a souligné Jean-Pierre Poussou, les espaces polonais exportent de manière toujours croissante des céréales dans lesquelles le seigle tient une grande place. Là, les exportations ne représentent qu'une partie très minoritaire de la production – autour de 10 % – mais elles sont plus lucratives et apportent là encore des ressources qui profitent à l'ensemble du royaume de Pologne. En France, en revanche, c'est l'immobilisme le plus total. Aucune région n'a le droit

---

11. Louis Sicking et Jan de Vries, *The Dutch Rural Economy in the Golden Age, 1500-1700*, New Haven, Yale University Press, 1974.

de vendre à une autre les céréales qui constituent l'essentiel de l'alimentation, par peur que cela ne génère une famine généralisée. Chaque contrée se doit donc de produire tout ce dont elle a besoin, rendant les rendements quasi-impossibles à améliorer. Alors que la circulation des céréales est dans les autres pays la règle commune, elle n'en est encore qu'à ses balbutiements en France à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Les gouvernements successifs de Louis XVI s'y essayèrent, ce qui provoqua un vif mécontentement dans le pays, certains dénonçant un « pacte de famine » qui contribua grandement à la Révolution de 1789.

Cette dynamique croisée entre mer et agriculture ne s'arrête pas à ce développement initial et continue sa course, imprimant toujours sa marque dans un *continuum* de création de valeurs. Les échanges s'intensifient : le temps n'est plus aux seuls échanges de proximité, mais se situent dans un système-monde. Un phénomène particulièrement marqué au XIX<sup>e</sup> siècle avec un accroissement quantitatif sans précédent lié à celui des navires de transport mais aussi à la capacité des pays que l'on a qualifiés de « neufs », à répondre à la demande. Spectaculaire a été la montée des agricultures et élevages argentins, australiens et néo-zélandais dont les possibilités ont été davantage encore accrues par l'utilisation des cales frigorifiques, à partir de l'invention du Français Charles Tellier. Dans l'ensemble du monde, la Grande-Bretagne tira profit des positions dominantes qu'elle s'était assurée grâce à son avance économique et à la primauté de la *Royal Navy*. Par exemple, dans le cas de l'Argentine, il s'agit d'une position économique et financière dominante, dont elle a d'abord tiré parti pour se procurer des quantités croissantes de laine à partir des années 1850 ; puis les ventes de viande ovine se sont accrues à partir des années 1870, avant que ne viennent s'y ajouter, à la fin du siècle, les envois de viande bovine, mais aussi de blé et de maïs<sup>12</sup>. L'Argentine développa ainsi une économie agricole d'exportation à un niveau tout à fait considérable : près des deux tiers de la production du pays pour les céréales étaient vendus au loin. Tout fut fait pour accroître la qualité de la viande produite avec notamment l'introduction de races anglaises ovines (par exemple les *Lincoln* ou les *Romney Marsh*) et bovines (telles les *Hereford* ou *Aberdeen Angus*). Ainsi se met en place une économie agricole d'exportation dominée par le pays consommateur, la Grande-Bretagne, absorbant les neuf dixièmes des exportations agricoles argentines.

Les conséquences de cette maritimisation de l'agriculture sont impressionnantes : la population agricole britannique s'effondre devant les prix meilleur marché des produits importés, et cela malgré une augmentation très forte de la productivité dans la production céréalière grâce aux importations d'engrais (guano et nitrates du Chili

---

12. Jean-Pierre Poussou, « Le Rôle capital de la mer pour les transformations agricoles », Moderne.

et du Pérou) qu'apporte la puissante flotte de commerce britannique<sup>13</sup>. Mais cette évolution n'est pas sans effet positif pour l'ensemble de la population du Royaume-Uni qui voit le coût de la vie diminuer au moment où s'accroissent les salaires sous l'emprise du développement industriel : entre 1860 et 1900, les salaires réels se sont accrus de 60 % en Grande-Bretagne...

Moteur de la révolution agricole, catalyseur des échanges et du commerce, le développement maritime contribue également à la révolution industrielle par les conditions qu'il crée mais aussi par l'impact considérable de la construction navale au plan de l'innovation et du développement de l'industrie métallique, moteur de la révolution industrielle. L'exemple anglais, qui connaît une première révolution industrielle dans la première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, est encore à cet égard probant. La tension au niveau des prix du bois que cette construction navale provoqua, jointe à la demande croissante de métal pour satisfaire aux besoins en canons tellement supérieurs de la marine sur l'armée de terre (de l'ordre de 1 à 10), contribuèrent très largement à l'utilisation croissante du charbon comme *ersatz* au bois et au développement technologique de la fonderie. C'est ainsi que le four à réverbère prit son essor durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1689-1697), que la production des hauts-fourneaux augmenta fortement lors de la guerre de Succession d'Espagne (1701-1713) et que la *Royal Navy* stimula encore au cours des décades suivantes le développement de l'industrie du cuivre<sup>14</sup>.

De même, mesure-t-on encore suffisamment que l'édification des bases navales contribua au désenclavement des terres? C'est toute la notion d'*hinterland*, avant l'heure, qui commence déjà, au XVIII<sup>e</sup> siècle, à prendre corps. Ainsi A.J. Templeton a-t-il pu constater une concomitance parfaite entre le développement de la construction navale dans le Kent, au début de la guerre de Sept Ans (1756-1763), et l'extension considérable du réseau routier dans cette région<sup>15</sup>.

Une telle dynamique suppose bien évidemment d'être sous-tendue par une capacité financière sans faille, insufflant dans l'économie les liquidités nécessaires. Là encore, cette aptitude procède dans une large mesure de l'impact initial probant du maritime au plan de la révolution agricole. L'exode rural qui en résulta, en concentrant les

---

13. C'est là, en effet, que les rendements céréaliers sont les plus élevés d'Europe : en 1876, 26 hectolitres de blé à l'hectare contre 15 en France.

14. Christian Buchet, « Le Maritime, moteur du développement économique? », pp. 509-514, in *La Puissance Maritime*, sous la direction de Christian Buchet, Jean Meyer et Jean-Pierre Poussou, Paris, PUPS, 2004.

15. Cf. pour les Provinces-Unies les travaux suivants : Jan de Vries, *Barges and Capitalism: Passenger Transportation in the Dutch Economy, 1632-1839*, Wageningen, A.A.G. Bijdragen n°21, 1978 et Jan de Vries et Ad Van Der Woude, *The First Modern Economy. Success, Failure, and Perseverance of the Dutch Economy, 1500-1815*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997.

populations dans des villes, permit de drainer beaucoup plus facilement l'épargne. L'éloignement dans les campagnes, l'insécurité régnant sur les voies de communication n'étaient, en effet, guère propices au dépôt de l'argent dans des institutions bancaires. Le développement des *country banks*, ces banques de proximité, accéléra encore le mouvement en Angleterre et permit, abondance monétaire aidant, une maîtrise des taux d'intérêt et une capacité à recourir aisément aux emprunts. Faut-il rappeler que les Provinces-Unies, première puissance maritime au plan commercial dans la première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, sont au même moment le premier pays à avoir une majorité de citadins, rejointes par l'Angleterre au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, alors qu'il faut attendre 1931 en France, pour que le nombre de citadins dépasse celui des ruraux ?

Le caractère de plus en plus attractif de Londres comme marché financier parmi les détenteurs de capitaux aux Provinces-Unies, analysé par C.H. Wilson, majorera encore la capacité financière à se donner les moyens de maîtriser la mer, cette mer qui donne richesse et puissance. « Celui qui commande la mer commande le commerce, celui qui commande le commerce commande le monde lui-même », écrivait déjà, en 1595, Walter Raleigh tout à l'unisson de l'esprit mercantile de cette Angleterre élisabéthaine en plein essor. Au temps de la guerre de Succession d'Autriche (1744-1748), le gouvernement peut financer celle-ci avec des emprunts dont les taux n'étaient que de 3 à 4 %, soit inférieurs de moitié comparé à ceux du début du siècle. Lors de la guerre de Sept Ans, l'Angleterre qui, dans le cadre d'une pesée globale, consacre les mêmes sommes que la France pour la guerre comme l'ont montré Paul Butel et Michel Morineau, soit 1,8 milliard de livres entre 1756 et 1763, parvint à couvrir ces dépenses à 81 % par l'emprunt (contre 65 % pour la France), sans que cela n'altère l'extrême modération des taux pratiqués. Quant à la guerre d'Amérique, dont les conséquences seront désastreuses pour la monarchie française, Paul Kennedy a calculé que la dette nationale était du même ordre en France et en Angleterre mais les paiements d'intérêts annuels furent doubles du côté français...

Les travaux de Pierre-François Tuel, à la suite de ceux de Paul Bairoch, montrent combien lorsque la capitale d'un pays est maritime, elle catalyse une concentration démographique et économique infiniment plus poussées que les capitales terrestres. En focalisant notre attention sur huit capitales de l'époque moderne, on constate que les capitales terrestres que sont Paris, Madrid, Moscou et Pékin, ne dépassent pas 3 % de la population de leurs pays respectifs contre 8 à 12 % pour les capitales maritimes (Londres, Amsterdam, Naples, capitale du royaume du même nom, et Lisbonne). En combinant le pouvoir d'une ville politique avec les richesses d'une cité maritime et donc marchande, les capitales maritimes ont pu imposer tout au long de la période moderne une redoutable suprématie induite par un souffle, un esprit

commercial, qui ne pouvait nullement être atteinte par une capitale terrestre ou par une simple ville portuaire. La combinaison du politique et de l'économie permet une dynamique inédite due à la capacité attractive de ces villes pour les capitaux comme pour les hommes.

Comment insuffler une dynamique commerciale quand on n'est pas à l'épicentre des flux commerciaux ?

Londres aura vraiment été le poumon économique du pays. La ville, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, fait déjà en nombre d'habitants près de deux fois Paris : près d'un million d'habitants en 1800 – la capitale anglaise a doublé sa population en un siècle, pendant que la capitale française ne gagnait que 150 à 180 000 nouveaux Parisiens. Il est essentiel de souligner que la centralisation londonienne n'empêche pas, bien au contraire, d'autres villes de se développer comme Glasgow, Hull, Bristol ou Liverpool, car ce sont des ports et que l'essentiel du trafic intérieur de l'Angleterre passe par voie d'eau. Le ravitaillement du poumon londonien passe par voie maritime. Et le commerce généré par cette ville tentaculaire crée à son tour un afflux de capitaux qui profitent à la bourse et aux investissements. Le grand commerce maritime anglais trouve dans le gigantisme de sa capitale l'aliment premier de son expansion. Au centre de la toile anglaise, Londres est naturellement l'endroit vers lequel tout converge. Et cette force centripète, justement parce qu'elle est naturelle, ne nécessite aucun interventionnisme, sauf à doses homéopathiques. Si l'on préfère, le pays le plus officiellement centralisé, la France, est celui dans lequel, de tout temps, ont joué des forces centrifuges. Et le pays le plus organiquement libéral, l'Angleterre, est celui dans lequel tout revient au centre, en permanence, pour en repartir alimenter les régions. Le libéralisme a trouvé en Angleterre un terrain d'élection. Le pouvoir, en France, passe par l'institution. En Grande-Bretagne, il passe par l'économie.

Parions que l'Histoire eût pu être différente si Séville, au lieu de Madrid, eût été la capitale de l'Espagne, Rouen au lieu de Paris pour être port maritime, Shanghai au lieu de Pékin, Saint-Petersbourg au lieu de Moscou, Budapest au lieu de Vienne, Mumbai au lieu de Delhi, São Paulo au lieu de Brasília...

La leçon est claire : les entités politiques qui se tournent vers la mer s'inscrivent dans une logique de flux, d'échanges et d'ouverture, moteur du développement économique. Cette dynamique par le biais des taxes, des revenus annonnaires, a contribué à l'émergence d'entités politiques de plus en plus fortes et structurées car pour être source de richesse, le commerce est source de conflits et les flottes de commerce se doivent d'être protégées par des flottes de guerre ô combien coûteuses à édifier et à entretenir. Partout la marine

se fait le fer de lance de la modernité dont l'édification et le développement d'arsenaux en sont la parfaite illustration au double plan du développement technologique et organisationnel<sup>16</sup>. L'apparition de navires de guerre spécialisés, la naissance et les renaissances récurrentes, au cours du temps, de marines de guerre permanentes, le coût croissant, voire aujourd'hui exponentiel, des innovations techniques ont considérablement accru ce défi financier. Seules les puissances suffisamment structurées, dotées d'une administration performante et adossées à un réservoir de population susceptible de répondre à d'importantes sollicitations fiscales furent, et seront à même, d'y parvenir. Par son concept d'« État navalo-fiscal », Patrick O'Brien a posé les jalons d'une approche qui semble bien se vérifier pour toutes les puissances maritimes et navales. Le cas britannique fut le modèle du genre : la croissance économique anglaise, stimulée par le commerce international, a nourri le budget de la Couronne qui a pu ainsi faire face à la construction et à l'entretien de la *Royal Navy*, qui elle-même pouvait imposer la *pax britannica* sur les eaux internationales et ainsi permettre la poursuite des échanges commerciaux. Les liens entre développement économique, fiscalité et marine de guerre apparaissent évidents, mais encore convient-il de souligner que presque la moitié de la dépense publique au cours de la période moderne allait à la marine plutôt qu'à l'armée, une originalité anglaise aux résultats patents.

Il est même possible d'aller plus loin en considérant qu'il y a interaction entre la nature de la société, la nature du système politique, et la nature des activités militaires. Les sociétés s'inscrivant dans une dynamique commerciale, fondées sur un système social et politique ouvert, avec une forte implication des classes moyennes, ont été en mesure de profiter d'un cercle vertueux de croissance fondé sur le développement maritime et l'édification d'une puissance marine ; à la différence des États fermés reposant sur des institutions de nature autocratique, une puissante armée de terre et une économie rurale<sup>17</sup>...

—

---

16. Jean Meyer, « De la décision de se tourner vers la mer », Moderne ; Daniel Baugh, « The Professionalisation of the English Navy and its Administration, 1660-1750 », Moderne, Jakob Seerup, *op. cit.*

17. Nicholas Rodger, « Social Structure and Naval Power: Britain and the Netherlands », Moderne.

**A**u terme de ce long travail qui a réuni 260 chercheurs du monde entier, et qui fait d'Océanides le plus vaste Programme en sciences humaines depuis l'Encyclopédie, il ressort clairement que le maritime est l'élément le plus structurant de l'Histoire pour conférer tout à la fois une prédominance militaire, économique, culturelle et être le moteur de la compétitivité, avec, à l'évidence, des conséquences sociales et sociétales. Toute entité politique qui se tourne vers la mer optimise ses paramètres constitutifs, qu'ils soient d'ordre démographique, géographique, politique, pour entrer dans une dynamique de développement, de rayonnement, dans laquelle puissance se conjugue avec croissance, emplois, pouvoir d'achat et bien-être. Nous avons là non plus une réflexion mais un constat, bien plus : une vision nouvelle de l'Histoire. Puisse-t-elle être éclairante pour tout décideur et montrer, à tout un chacun, que la mer est la clef de l'Histoire, et partant de ce constat, plus que jamais le catalyseur de notre avenir.

Et qu'il nous soit possible d'aller plus loin en soulignant que si la mer a été au fil de l'Histoire le catalyseur de la prospérité, de même a-t-elle été aussi, ainsi que l'a souligné Nicholas Rodger, un outil de démocratie<sup>18</sup>. On se rappelle le début de la seconde partie du *Discours sur l'origine de l'inégalité* : « Le premier, écrit Rousseau, qui ayant enclos un terrain, s'avisait de dire, *ceci est à moi...* ». La mer ne peut pas être enclose. Elle ne génère pas de tyrannie. L'absence de contrainte, dans les nations à forte tradition maritime, se traduit par la liberté de la vie individuelle.

Source de démocratie et source de liberté. Source de relativité, aussi. « Tout coule, disait Héraclite. Qu'est-ce que la leçon de l'océan, sinon des rivages mouvants, délités, des falaises écroulées, des continents qui ne sont jamais que des îles. La mer n'apprend pas l'éternité, sinon l'éternité du changement. La terre alimente un faux sentiment de permanence. Mais la réalité, elle est dans les vagues – dans cette incertitude qui est une richesse ».

Christian Buchet de l'Académie de Marine  
*Titulaire de la Chaire d'Histoire Maritime de l'Institut Catholique de Paris*  
*Directeur scientifique d'Océanides*

---

18. *Ibid.*



## **PRÉSENTATION D'OCÉANIDES**

Comprendre le rôle de la mer dans l'Histoire  
pour éclairer notre avenir

*« La mondialisation rend plus que jamais nécessaire une meilleure prise en considération des questions maritimes, aux plans géopolitique, économique, écologique, comme le savent bien les entreprises et institutions qui nous soutiennent. Notre ambition de fond est de faire connaître ces enjeux maritimes et opportunités de développement, et convaincre de leur importance cruciale pour l'avenir de nos sociétés.*

*Vous ne serez pas déçus, je pense même que vous allez être passionnés par la variété des aspects de l'histoire humaine étudiés : des ressources naturelles aux technologies, des guerres au commerce, des idées aux organisations politiques et sociales. »*

Anne-Marie IDRAC, ancien ministre, présidente du Conseil d'administration



Lancé en mars 2012, Océanides est un projet de recherche international, programmé sur cinq années et ayant pour objectif d'apporter la preuve scientifique de l'importance de la mer dans les grandes étapes de l'évolution des peuples.

L'objectif premier d'Océanides est de combler une lacune en disposant d'une vision d'ensemble de l'histoire maritime de notre planète s'étendant sur cinq millénaires et cinq continents. Ainsi, les décideurs, politiques en particulier, disposeront des éléments nécessaires pour fonder leur vision dans le domaine maritime et pourront y puiser des arguments pour voir dans la mer l'avenir de la Terre.

### ***Sont membres du Conseil d'Administration***

- Anne-Marie IDRAC, administrateur de sociétés, présidente d'Océanides,
- Patrick BOISSIER, ancien PDG de DCNS, président du GICAN,
- Michel BENEZIT, conseiller spécial du PDG de Total,
- Christophe BARNINI, directeur de la communication du groupe CGG,
- François JACQ, PDG de l'Ifremer,
- Frédéric MONCANY de SAINT-AIGNAN, président du Cluster Maritime Français,
- Sabine Marie DECUP-PROVOST, déléguée générale d'Océanides,
- Maxime PETIET, administrateur de sociétés, trésorier d'Océanides.

—

Océanides possède un Conseil scientifique parfaitement indépendant, dirigé par le Professeur Christian BUCHET, directeur du Centre d'Études de la Mer de l'Institut Catholique de Paris et membre de l'Académie de Marine. Il regroupe :

- Pascal ARNAUD, professeur d'histoire antique à l'Université Lyon II, co-directeur de la période antique,
- Michel BALARD, professeur émérite de l'Université Paris I-Sorbonne, directeur de la période médiévale,
- Christian BUCHET, co-directeur de la période moderne,
- Olivier CHALINE, directeur du laboratoire d'archéologie et d'histoire maritimes de l'Université Paris IV-Sorbonne, conseiller,
- Philip DE SOUZA docteur, professeur d'études classiques, Université de Dublin, co-directeur de la période antique,
- Masashi HANEDA, Vice-président de l'université de Tokyo, conseiller pour l'Asie,
- John HATTENDORF, professeur d'histoire maritime au *US Naval War College* de Rhode Island, conseiller,
- Gérard LE BOUEDEC, directeur du Groupement Intérêt Scientifique Histoire Maritime, co-directeur de la période moderne,
- Jorge ORTIZ-SOTELO, directeur de l'Institut péruvien d'Économie et de Politique, conseiller pour l'Amérique du Sud,
- Nicholas RODGER, *Senior Research Fellow* à *All Souls College Oxford*, directeur de la période contemporaine.

—

## ***Mécènes***

Nous sommes extrêmement reconnaissants à DCNS, Total et CGG de nous avoir soutenus dans cette aventure depuis le tout début en tant que contributeurs majeurs. Nous voulons également remercier la Marine nationale, le Grand Port Maritime du Havre, STX, ainsi que Automatic Sea Vision et DCI-NAVFCO pour leur soutien continu.

Nous remercions également les mécènes suivants : Alcen, la Banque Transatlantique, Bureau Veritas, Gonzague de Blignières et Jacques Le Moigne *intuitu personae*, Ilago, Safran, Socatra, Thales et Vallourec.

## ***Partenaires institutionnels***

Le ministère des Transports, de la Mer et de la Pêche parraine, depuis son lancement, l'association. La CCI du Havre, le Cluster Maritime Français, le GICAN, l'Ifremer, la ville de Saint-Pierre-et-Miquelon sont également partenaires et soutiennent Océanides.

Océanides dispose d'un Comité d'Honneur qui regroupe de hautes personnalités liées au monde maritime, scientifique ou politique. Il est présidé par Claudie HAIGNERÉ, spationaute, ancienne ministre et actuelle conseillère spéciale auprès du directeur général de l'Agence Spatiale Européenne.

—

## ***Liste des ouvrages scientifiques publiés chez Boydell & Brewer, février 2017*** **<https://boydellandbrewer.com>**

*La Mer dans l'Histoire* – La Période Antique  
*La Mer dans l'Histoire* – La Période Médiévale  
*La Mer dans l'Histoire* – La Période Moderne  
*La Mer dans l'Histoire* – La Période Contemporaine

—

[www.oceanides-association.org](http://www.oceanides-association.org), @ProjetOceanides, FB: Association Océanides

La frégate *Hermione* naviguant  
au large de l'île d'Yeu.  
© *Marine nationale / S. Marc.*



Les numéros publiés :

N°1 - *L'action de l'État en mer et la sécurité des espaces maritimes. La place de l'autorité judiciaire.* Octobre 2011

N°2 - *Planète Mer. Les richesses des océans.* Juillet 2012

N°3 - *Mer agitée. La maritimisation des tensions régionales.* Janvier 2013

N°4 - *L'histoire d'une révolution. La Marine depuis 1870.* Mars 2013

N°5 - *La Terre est bleue.* Novembre 2013

N°6 - *Les larmes de nos souverains. La pensée stratégique navale française...* Mai 2014

N°7 - *Union européenne: le défi maritime.* Décembre 2014

N°8 - *Abysses.* Juin 2015

N°9 - *Outre-mer.* Décembre 2015

N°10 - *Marines d'ailleurs.* Juin 2016

Hors série - *Ambition navale au XXI<sup>e</sup> siècle.* Octobre 2016

N°11 - *Littoral.* Décembre 2016

## LES PUBLICATIONS DU CESM

---

Centre de réflexion stratégique, le CESM diffuse cinq publications régulières sur la stratégie navale et les principaux enjeux maritimes.

### *Études marines*

Cette revue est une plongée au cœur du monde maritime. Qu'elle fasse intervenir des auteurs reconnus sur des questions transversales ou qu'elle approfondisse un thème d'actualité, elle offre un éclairage nouveau sur la géopolitique des océans, la stratégie navale et plus généralement sur le fait maritime.

### *Cargo Marine*

Disponible sur le portail internet du CESM, les études de fond réalisées par le pôle Études et les articles rédigés par ses partenaires offrent un point précis sur des problématiques navales et maritimes.

### *La Hune du CESM*

Cette veille disponible sur internet, synthétise les articles de la presse nationale et internationale concernant l'actualité maritime. Cette synthèse répertorie plusieurs grandes thématiques : politique et doctrine, marine de guerre, industrie navale et domaine maritime

### *Brèves Marines*

Diffusée par mail, cette publication offre chaque mois un point de vue à la fois concis et argumenté sur une thématique maritime d'actualité. Elle apporte un éclairage synthétique sur des thèmes historiques, géopolitiques et maritimes.

### *Les @mers du CESM*

Cette revue de veille bihebdomadaire, également diffusée par mail, compile les dernières actualités concernant le domaine naval et maritime. Elle permet à ceux qui le désirent d'être tenus informés des récents événements maritimes.

Ces publications sont disponibles en ligne à l'adresse suivante :  
[cesm.marine.defense.gouv.fr](http://cesm.marine.defense.gouv.fr)

ISSN 2119-775X

Dépôt légal mars 2017  
Achevé d'imprimé au 1<sup>er</sup> trimestre 2017  
Impression EDIACA Saint-Étienne  
Réalisation Marie-Laure Jouanno