

Atlas des empires maritimes

Pourquoi l'Angleterre a-t-elle réussi à bâtir un immense empire colonial et maritime, et non la Chine? Comment Athènes, Rome, et Venise ont-elles successivement pris le contrôle de la Méditerranée et pourquoi Byzance n'y est-elle pas parvenue? Pourquoi des empires maritimes naissants, comme ceux des Vikings ou des Hollandais, n'ont-ils jamais su pérenniser leur domination? La réponse est dans cet atlas. L'auteur y raconte comment, siècle après siècle, la capacité de produire une flotte surclassant les autres et de monopoliser les échanges commerciaux a toujours été le fondement des grands *imperium* maritimes.

Des Phéniciens aux colons britanniques, de Carthage à Zanzibar, de Philippe II d'Espagne à Napoléon, de la bataille de Lépante à celle de Midway, et jusqu'à l'hyperpuissance navale américaine, la vie et la mort des empires maritimes se déploient ici dans une fresque magistrale.

Cartes et illustrations historiques à l'appui, le lecteur découvrira dans ces pages les secrets de la puissance maritime à travers les âges et ceux des grands aventuriers, marins et découvreurs qui l'ont incarnée.

Conseiller juridique à l'état-major de la Marine, Cyrille P. Coutansais est spécialiste des questions maritimes et géopolitiques. Il a récemment publié Géopolitique des Océans.

Atlas des empires maritimes

Cyrille P. COUTANSAIS

Atlas des empires maritimes

L'auteur s'exprime à titre personnel et n'engage en aucune manière
l'État-Major de la Marine et le Ministère de la Défense

Maquette intérieure : Céline Ribet
Iconographie : Marie Bellosta

© CNRS EDITIONS, Paris, 2013
ISBN : 978-2-271-07645-8

CNRS ÉDITIONS

SOMMAIRE

<i>Avant-propos</i>	9
---------------------------	---

L'ère des thalassocraties : de l'Antiquité à 1492

<i>Introduction</i>	17
La Crète, matrice impériale.....	23
De la Phénicie à Carthage.....	31
L'odyssée grecque.....	43
Rome, l'empire maritime contraint.....	53
Byzance, la nostalgie romaine.....	65
L'aventure Viking.....	75
Gênes et Venise, laboratoires des Grandes Découvertes.....	87
Les terres d'Islam, une occasion manquée.....	109
L'Inde, irréductiblement continentale.....	123
La Chine à contretemps.....	131
Le Japon, entre raids et kamikazes.....	141

L'âge des colonies : des Grandes Découvertes à 1945

<i>Introduction</i>	151
Le rêve portugais.....	155
L'Espagne chimérique.....	169
Les Provinces-Unies ou la fabrique du capital.....	179
La ligue danoise ou le couronnement des glaces.....	189
Londres, impératrice des mers.....	195
L'intermittence française.....	207
Le Reich, à la conquête des profondeurs.....	221
Le Japon, entre la terre et la mer.....	231
La Russie, trop tard venue.....	241

Le temps des acteurs globaux : de la Seconde Guerre mondiale à nos jours

L'hyper-puissance américaine.....	255
La Chine, future reine des mers?.....	265
L'Inde, à la conquête de son océan.....	275
<i>Conclusion</i>	283

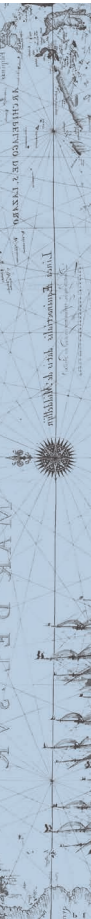


Hessel Gerritsz, carte de l'océan Pacifique, 1622

AVANT-PROPOS

Le terme « empire » évoque l'Égypte pharaonique, la Perse achéménide ou encore la Chine des Mings plutôt que les dominations crétoise, carthaginoise ou vénitienne. La raison? Probablement une fascination pour ces grandes entreprises continentales, aptes à rassembler peuples et territoires, et une méconnaissance des choses de la mer. L'apparent *soft power* vénitien n'a pourtant rien à envier au *hard power* gengiskhanide.

Car un empire maritime, c'est-à-dire une puissance détenant une flotte capable d'exercer sa force et son contrôle sur les mers, afin d'en maîtriser les principaux courants d'échange, a une capacité hégémonique. Si Venise peut faire face à l'empire ottoman, elle le doit certes à sa puissance financière qui lui offre la possibilité d'armer sans cesse de nouvelles galères mais, plus encore, à son rôle d'intermédiaire obligé du commerce entre l'Orient et l'Occident. La Sublime Porte, dépendante des ressources que lui procurent ces échanges, est ainsi contrainte de se plier au bon vouloir de la Sérénissime.



On retrouve ce même rapport de forces entre l'empire anglais et son adversaire napoléonien. Maîtresse des mers, puissance économique et commerciale, Londres détient la richesse nécessaire pour imposer *ad libitum* alliances et coalitions, et intervient où bon lui semble. Ses navires s'emparent des colonies françaises et jouent un rôle décisif en Espagne où ils alimentent le soulèvement en or, armes, munitions, avant de porter l'estocade en débarquant un corps expéditionnaire sous la conduite de Wellington.

Ce dernier épisode souligne l'aspect décisif des océans du point de vue stratégique. Support de nombreux flux commerciaux, la mer joue dès l'Antiquité un rôle majeur dans la vie des hommes, des royaumes et des empires. Les routes du blé venant de Sicile, de l'actuelle Tunisie et de l'Égypte sont, par exemple, essentielles à la survie de Rome. Par ailleurs, s'il est primordial de contrôler la mer d'un point de vue frumentaire, cela l'est également d'un point de vue militaire. Ainsi, quand les cités grecques l'emportent contre les Perses, c'est moins par leur victoire de Salamine que par ses conséquences : coupées de leur approvisionnement, les troupes de Xerxès doivent se retirer. La même importance du fait maritime se constate dans les guerres puniques : Hannibal franchit certes les Alpes mais Carthage, ayant perdu la maîtrise des mers, se retrouve dans l'impossibilité de lui envoyer des renforts lorsque Scipion débarque ses troupes. Ces deux variantes de l'art de la guerre navale constituent en fait des invariants : les Allemands, désireux, pendant la Seconde Guerre mondiale, d'isoler le Royaume-Uni de ses bases-

arrières par l'action des *U-Boats*, sont les lointains descendants des Grecs, et les Alliés débarquant en Sicile, Normandie ou Provence ne sont pas sans rappeler Scipion.

À ces aspects financiers et stratégiques s'ajoute un autre ressort de la domination des empires maritimes, celui de la conquête des esprits. On le constate dès la civilisation phénicienne dont l'alphabet devient celui de toutes les langues du bassin méditerranéen tandis que son idiome en est la *lingua franca*. La capacité à refonder les concepts et visions du monde permet en effet d'imprimer sa marque, et donc sa puissance. Le voyage, qu'il soit mobile – quand on vogue de comptoir en comptoir –, ou immobile – quand le monde vient à vous –, pousse à remettre en cause les certitudes, et encourage à défricher de nouveaux terrains d'études. Ce n'est ainsi pas un hasard si les cités maritimes de la Grèce antique, Corinthe et bien entendu Athènes, ont été le terreau d'autant de révolutions intellectuelles. Ces innovations et ouvertures scientifiques sont un moyen de conquérir le monde tout autant que le glaive – il n'est que de voir l'influence qu'exerce aujourd'hui le dernier empire maritime, celui des États-Unis.

La révolution industrielle introduit cependant une rupture et fait muter les empires maritimes en empires globaux. Ce bouleversement politique, économique et social prend sa source dans la maîtrise des océans. Si l'Angleterre est le laboratoire de cette évolution, elle le doit en effet à l'existence de marchés captifs qui encouragent la



production industrielle : toiles et ferronneries trouvent à s'écouler sans difficulté dans les treize colonies américaines. Il faut insister sur cet apport décisif des Indes occidentales qui fournissent de nouvelles cultures dotées d'un rendement hors pair – à l'image de la pomme de terre – pour nourrir une armée de récentes classes urbaines, d'une part, et deviennent une terre d'accueil permettant de pallier la surpopulation, d'autre part. Cette conquête de l'Amérique est directement liée à la puissance maritime de nations européennes qui ont su tenter l'aventure du grand large quand l'empire ottoman et la Chine y ont renoncé. Ce dernier retrait reste d'ailleurs une des plus étranges coïncidences de l'Histoire, car l'empire du Milieu, plus évolué d'un point de vue technique que notre continent, a immolé sa flotte au moment même où les caravelles ibériques se lançaient à la conquête du monde.

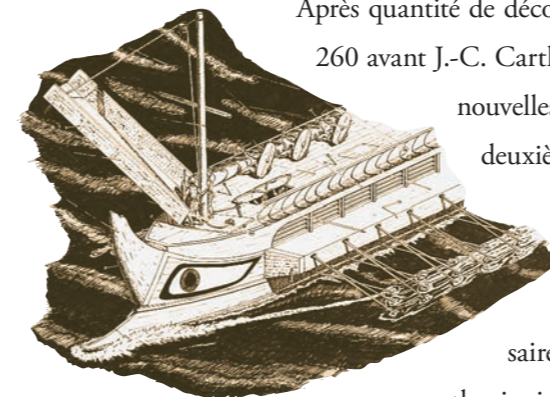
Reste que cette phase de la domination coloniale n'a eu qu'un temps. Passé son dernier avatar, l'URSS, nous sommes en effet revenus à une acception plus traditionnelle de la domination en mer où il s'agit, comme du temps de Rome, de permettre la libre circulation des biens et des marchandises. Aujourd'hui comme hier, la disposition de relais, la maîtrise des routes stratégiques, y compris des nouvelles routes comme celle du Nord (qui relie l'Atlantique au Pacifique par l'Arctique), constituent les sous-bassements de la puissance au même titre que la disposition de moyens militaires d'envergure.



Cette plongée au sein des grands empires du passé a pour ambition de déceler les lignes de forces, les permanences et les ruptures sur le temps long, afin de mieux décrypter les enjeux contemporains. Le prisme de la longue durée nous permet de relativiser les emballements du présent, de mettre au jour de nouvelles lignes d'horizon, et de nous conforter dans cette certitude qu'aujourd'hui comme hier, le grand jeu mondial se tient sur les océans.



La Méditerranée autour de -200 av. J.-C.



Quinquerème romaine de la première guerre punique et sa passerelle d'abordage

Après quantité de déconvenues, Rome remporte sa première victoire navale à Myles, en 260 avant J.-C. Carthage abandonne Sicile, Sardaigne et Corse pour se rabattre sur de nouvelles conquêtes en Ibérie, alors qu'elle devrait renforcer sa flotte. La deuxième guerre punique voit Rome conserver la maîtrise des mers, atout décisif, car si Hannibal joue l'effet de surprise en passant par les Alpes, il se retrouve sans soutien une fois parvenu dans la botte. L'idée athénienne de diminuer la puissance navale de l'adversaire est reprise par Rome: les conditions de paix imposent une flotte carthaginoise réduite à 10 unités de combat, clause désormais réitérée dans tous les traités. Dans ces conditions, la troisième guerre punique n'est plus qu'une formalité car la Méditerranée occidentale est dans la main de Rome. Reste l'Orient.

La conquête de la Méditerranée orientale

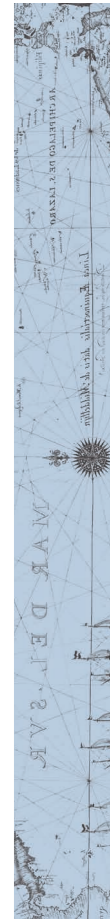
Le bassin oriental de la Méditerranée se trouve partagé entre les descendants des généraux d'Alexandre le Grand: Philippe V contrôle la Macédoine, Antiochos III les restes séleucides, et les Lagides règnent sur l'Égypte. Athènes et Rhodes, en guerre contre le premier, appellent Rome à leur secours. La victoire est terrestre, à Cynoscéphales, mais le traité de paix maritime: la patrie d'Alexandre doit renoncer à toute hégémonie sur la Grèce et livrer toute sa flotte sauf 10 navires. L'élimination de Philippe V n'est plus qu'une question de temps.



GÈNES ET VENISE, LABORATOIRES DES GRANDES DÉCOUVERTES

La matrice des Grandes Découvertes s'élabore au sein des cités italiennes. S'y inventent les instruments du crédit, nerf de la guerre des expéditions au long cours, tandis que le modèle thalassocratique bascule définitivement dans celui de l'empire: Gènes et Venise sont ainsi à l'origine de la réinvention de la puissance maritime, l'une du point de vue du négoce, l'autre de celui du pouvoir, avec l'élaboration du concept du Stato da Màr.

Venise, par Bolognino Zaltieri, 1565





LA CHINE À CONTRETEMPS

On a peine à imaginer de nos jours l'intense trafic maritime qui irrigue toute l'Asie du Sud-Est sous les Hans, ou les rapports qui s'épanouissent avec le golfe Persique et la mer Rouge sous les Tangs. Cette dynamique est démultipliée par les Songs qui font de la Chine une véritable puissance maritime, à la fois commerciale et militaire. Leurs acquis techniques sont confortés par les Yuans, conscients que leur rêve d'hégémonie universelle passe aussi par la mer.

Vient ensuite le temps des Mings et celui du repli. Leur marché intérieur est certes en plein essor, auto-suffisant, mais ne peut expliquer à lui seul cette volonté de limiter les contacts avec l'extérieur: le néo-confucianisme joue un rôle au moins aussi important dans ce phénomène. Les campagnes outre-mer de Zheng He n'apparaissent dès lors que comme un épiphénomène, derniers feux d'une Chine maritime qui a manqué le tournant des Grandes Découvertes.

Carte de l'Asie, 1470, dite carte «Kangnido», réalisée en Corée à partir de données chinoises



Ces initiatives concurrentes sont le plus souvent mal conçues, brouillonnes, et lancées par des chefs peu imaginatifs. Au contraire d'un Cortès qui mit la main sur un empire avec à peine deux cents hommes. Ce succès, dû à la supériorité technique des envahisseurs, est surtout lié à la capacité de leur chef à diviser l'adversaire, et à regrouper autour de lui les divers opposants à la puissance mexicaine. C'est d'ailleurs uniquement

grâce à ses alliés qu'il échappe à l'extermination de ses troupes lors de la *Noche Triste*, expulsion des Espagnols de Mexico, et qu'il peut prendre sa revanche en faisant chuter définitivement la capitale aztèque en août 1521.

Le succès de Cortès et la découverte de l'or sont à l'origine de la naissance du mythe de l'Eldorado et de la ruée des conquistadors sur l'ensemble des Amériques. Cette aventure espagnole annonce une phase nouvelle, au cours de laquelle l'échange commercial laisse place à une exploitation, une occupation du territoire au seul profit de la métropole. Si les métaux précieux, or puis argent, représentent, en valeur, 90 % du trafic à destination de l'Europe, ils ne sont en effet que la partie immergée de l'iceberg. Les cuirs, la cochenille, l'indigo, les bois

La conquête des Amériques (XVI^e siècle)



trouvent aussi à s'échanger contre des produits alimentaires, du blé à l'huile en passant par le vin, des tissus ou des articles manufacturés, autant d'éléments indispensables aux colons installés en nombre de plus en plus important. La faune et la flore elles-mêmes sont transformées, car les colons introduisent des plantations nouvelles mais aussi des animaux, comme les chevaux dont les gigantesques troupeaux sauvages parcourent bientôt les grandes plaines nord-américaines.

La maîtrise des mers prend un caractère jamais connu auparavant. Il s'agit en effet de disposer d'une flotte de commerce apte à assurer une logistique à l'échelle du globe. En

L'arrivée de Cortès au Mexique, Diego Rivera, 1951, fresque murale



effet, l'aller et retour de Séville à Vera Cruz demande quinze mois, et vingt mois sont nécessaires pour le Pérou du fait du portage *via* l'isthme de Panama, tandis que le galion de Manille assure une rotation sur un délai de cinq ans. Les Antilles deviennent l'entrepôt de ce commerce mondialisé. Non seulement elles concentrent les produits à expédier en métropole, mais elles sont aussi le point de redistribution des denrées européennes. En conséquence,