

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.

AU LECTEUR

Ce PDF a gardé la présentation en double page pour ne pas dénaturer la maquette initiale,
et garder intactes certaines illustrations qui auraient été coupées
avec une présentation page à page.

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



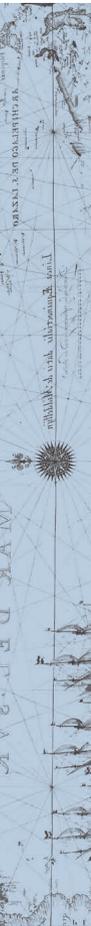
Extrait de la publication

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.

Hessel Gerritsz, carte de l'océan Pacifique, 1622



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.



L'ÈRE DES THALASSOCRATIES :
DE L'ANTIQUITÉ À 1492



Le Triomphe de Neptune,
mosaïque romaine de
La Chebba, Tunisie,
fin du II^e siècle av. J.-C.

INTRODUCTION

Durant la vaste période qui court des origines de l'Antiquité aux Grandes Découvertes, les thalassocraties fondent leur puissance sur une emprise commerciale. Ce modèle selon lequel le pouvoir politique se nourrit de l'exploitation des échanges au long cours pour asseoir son *imperium* a permis le triomphe de cités, de micro-États, et annonce la conquête de la quasi-totalité du globe par les nations européennes. Le bassin méditerranéen peut, à ce titre, être considéré comme le laboratoire des empires maritimes.

La *mare nostrum* voit naître en effet une première forme de domination visant à monopoliser les principaux courants d'échanges, du blé aux minerais en passant par les épices. La Crète minoenne est à l'origine d'une exploitation en direct des trafics les plus rémunérateurs, dans une optique oligopolistique, pratique prolongée par les Phéniciens, Gênes ou Venise. Il s'agit en effet de s'assurer les débouchés caravaniers tout autant que les multiples relais et points d'ancrages sans lesquels la navigation est impensable. Commandée par les courants, les vents, cette dernière nécessite la possession d'îles ou



de comptoirs où les bateaux peuvent s'amarrer. Ainsi, pour le franchissement du Bosphore où seuls les vents de Sud-Ouest sont en mesure de contrebalancer la force des courants de la mer Noire, la mainmise de Venise sur la petite île de Tenedos, à l'entrée des Dardanelles, permet à ses navires d'attendre en toute sécurité le bon plaisir d'Éole. De même pour l'approvisionnement en vivres ou en eau douce : galères ou galées exigent par exemple 8 000 litres d'eau pour trois semaines de navigation, ce qui impose la maîtrise d'un chapelet d'îles ou de comptoirs sur les grands itinéraires commerciaux.

À cette exploitation en direct des circuits commerciaux s'ajoute une autre forme de domination bâtie autour d'un gigantesque *emporium* qui vampirise l'ensemble des produits rémunérateurs, moyen d'attirer les marchands des pays environnants et leurs précieuses devises. Cette pratique, imaginée par Athènes, se retrouve à Rome et Byzance, toutes trois concentrant leurs moyens financiers dans la constitution de forces navales garantes du contrôle des mers. Car les richesses circulant sur les océans attirent, ici comme ailleurs, les prédateurs capables, pour certains de se muer en de véritables pirates à l'instar des Vikings. Ils excellent à profiter des périodes de troubles, ou d'interrègnes, pour mettre en coupe réglée de vastes domaines.

Ces chutes ou effritements des empires ont de multiples causes, immédiates ou lointaines, techniques aussi bien que politiques. Les innovations nautiques jouent bien évidemment un rôle non négligeable, art dans lequel les Grecs passent maîtres. La trière

de l'architecte naval corinthien Ameinoclès, construite vers 700 avant J.-C. et dotée d'un pont continu et de deux plate-formes de proue et de poupe, fonde la puissance des cités hellènes et est restée le modèle de base des navires antiques des siècles durant, tout comme la jonque le fut en mer de Chine et dans l'océan Indien. Les développements ultérieurs sont du ressort de la stratégie navale dans laquelle on peut distinguer deux approches. L'une recourt à l'écrasement de l'adversaire à distance : en témoigne l'artillerie grecque installée à bord – catapultes, balistes ou pots de feu marin – ou le feu grégeois des Byzantins, ou encore, beaucoup plus tard, le canon. L'autre, l'abordage, dans lequel les Romains excellent avec l'emploi du harpon lancé par baliste, permet d'atteindre les ponts ennemis et d'engager le corps à corps. Ces ruptures techniques se marquent aussi bien dans le domaine guerrier que commercial. La caraque des Génois et Vénitiens (xiv^e-xv^e siècles), gigantesque trois mâts emportant sans peine un millier de tonnes de marchandise, sorte d'ancêtres de nos porte-conteneurs, révolutionne en effet la logistique et maximise les gains en reliant les grandes villes portuaires avant redistribution vers les cités secondaires par de plus petits navires.

La modification de la carte du transit commercial joue aussi un rôle dans la définition des puissances. La fondation d'Alexandrie et sa captation progressive du trafic des épices porte ainsi un coup dur à Carthage qui s'appuyait sur le réseau des cités phéniciennes du Levant, point d'aboutissement des longues pistes caravanières. Quelques siècles plus tard,

la paix mongole, issue des conquêtes gengiskhanides, en réactivant les antiques routes de la soie, détourne le trafic vers la mer Noire au détriment d'Alexandrie avant que cette dernière ne prenne finalement sa revanche à l'occasion des querelles de succession du grand Khan.

Car les événements mais plus encore les capacités politiques à exploiter le fait maritime sont décisifs dans la naissance, la mort ou l'avortement des empires. Les navigateurs arabes, explorateurs précoces (dès le VI^e siècle) des côtes de l'Afrique orientale mais aussi de l'Inde, de l'Insulinde et de la Chine, dont les principales villes étaient dotées de fortes communautés de négociants musulmans, n'ont jamais pu convertir en puissance cette emprise commerciale, préfiguration de l'empire portugais. Et ce, non seulement en raison de l'instabilité politique des régimes en place qui, entre guerres de successions et autres conflits, ne purent maintenir une ambition maritime dans la durée, mais aussi du fait d'un tropisme terrien commandé par l'immensité des terres à gouverner. La flotte turque de l'empire ottoman est ainsi restée cantonnée en Méditerranée orientale alors même que l'ouverture dont elle disposait en mer Rouge, porte vers l'océan Indien, pouvait laisser entrevoir d'autres horizons.

Ce tropisme continental des grands empires terrestres doit parfois être nuancé, car eux aussi ont compris l'intérêt qu'ils avaient à maîtriser les mers. Prenons l'exemple chinois. On a peine à imaginer de nos jours l'intense trafic maritime qui irrigue toute l'Asie du

Sud-Est sous les Hans (II^e/III^e siècles) ou les rapports qui s'épanouissent avec le Golfe persique et la mer Rouge sous les Tangs. Cette dynamique est démultipliée par les Song qui font de la Chine une véritable puissance maritime, à la fois commerciale et militaire. Leurs acquis techniques sont confortés par les Yuans (XIII^e-XIV^e siècles), conscients que leur rêve d'hégémonie universelle passe aussi par la mer. Mais vient ensuite le temps des Mings et celui du repli. Leur marché intérieur est certes en plein essor, mais cela ne suffit pas à expliquer cette volonté de limiter les contacts avec l'extérieur. Les campagnes ultramarines de Zheng He apparaissent, à cet égard, plus comme un épiphénomène que comme une réelle volonté de développer des ambitions maritimes remises depuis lors aux oubliettes... ouvrant ainsi la voie à des Européens dont les navires font leur entrée en océan Indien au moment même où la Chine s'en retire.

La messe est dite.



Fresque des dauphins, palais de Cnossos,
Crète, vers 1500 av. J.-C.

LA CRÈTE, MATRICE IMPÉRIALE

Si, d'un point de vue continental, « l'histoire commence à Sumer », selon la formule consacrée de Samuel Noah Kramer, on pourrait dire que d'un point de vue maritime, tout commence en Crète. La navigation n'y a bien entendu pas été inventée, et moins encore les expéditions au long cours, mais c'est en Crète que l'on assiste, pour la première fois, à la mise en place d'une stratégie maritime mêlant commerce et puissance.



La Crète, un laboratoire

Il s'agit bien entendu d'une ébauche, d'une échelle réduite, mais dès le III^e millénaire avant J.-C., on trouve en Crète, centre de la civilisation minoenne, tous les traits fondamentaux que l'on observera ensuite dans les autres thalassocraties : un centre réunissant l'ensemble des ressources au service de la constitution puis de la préservation de monopoles commerciaux et un *imperium* maritime jouant le rôle de démultiplicateur de puissance. Milieu hostile, la mer requiert en effet un savoir et un savoir-faire qui place ceux qui les maîtrisent en situation monopolistique, car pouvant imposer leurs prix et leurs circuits. La figure du roi légendaire Minos, dégagée des oripeaux du mythe, laisse d'ailleurs entrevoir cet aspect : le tribut des sept jeunes garçons et sept jeunes filles livrés au Minotaure évoque cette loi du plus fort. Enfin, la nécessité d'assurer un ordre public en mer, c'est-à-dire de faire disparaître la piraterie, constitue la dernière caractéristique des thalassocraties. « Minos est le premier qui, à notre connaissance, ait possédé une flotte. [...] Et pour mieux assurer la rentrée de ses revenus, il fit naturellement tout ce qu'il put pour débarrasser la mer des pirates », souligne Thucydide dans son *Histoire de la guerre du Péloponnèse*. Précurseur en cela d'une lignée qui, de Pompée à Robert Maynard, n'a eu de cesse d'assurer la liberté des mers aux navires de commerce.



Fresque des Navires,
Akrotiri, Santorin, Âge
du Bronze tardif

donne le coup d'envoi à des recherches approfondies sur une civilisation qui connut son apogée entre les XVIII^e et XV^e siècles avant notre ère.

Hub du commerce international

Les Égyptiens ont longtemps appelé les Crétois le « peuple du milieu de la mer », dénomination significative puisque soulignant la centralité de sa situation géographique. Son caractère insulaire constitue, dans ces époques troublées, un net avantage puisque,

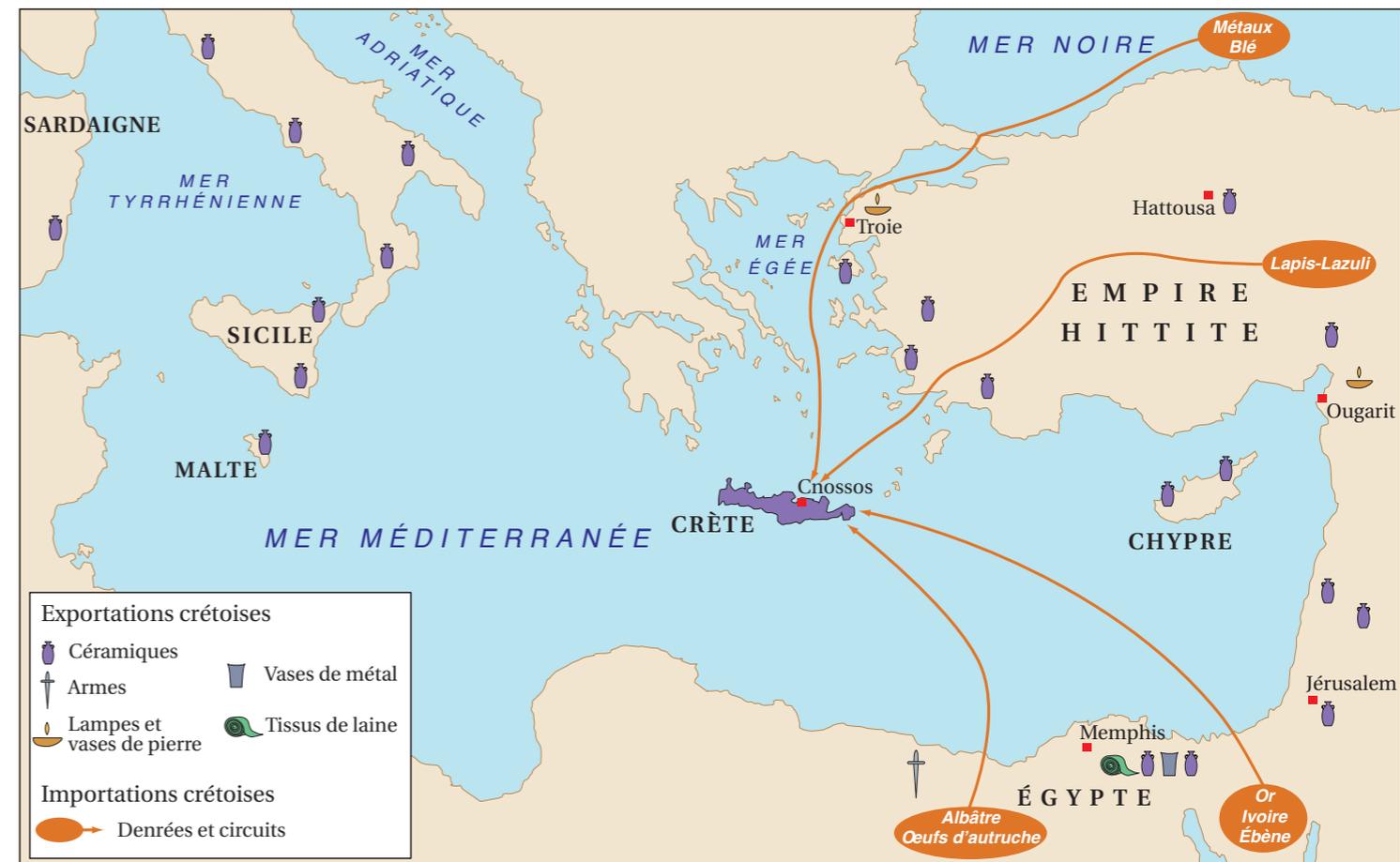
Les écrits de Thucydide furent des siècles durant la seule preuve tangible de l'existence d'une civilisation longtemps considérée comme mythique, proche en cela de l'Atlantide. L'acharnement de certains « rêveurs », désireux de donner corps aux contes qui avaient bercé leur jeunesse, marqua une césure majeure. Schliemann, découvreur de Troie, montre ainsi la voie à Sir Arthur Evans. Entre 1900 et 1906, ce dernier met au jour le palais de Cnossos, en Crète, et

d'une part, il prémunit contre un certain nombre d'invasions et oblige, d'autre part, à développer une certaine technicité navale. Du cabotage aux premières expéditions en direction des terres visibles, l'apprentissage a certainement été long et laborieux mais débouche sur une capacité à affronter le grand large pour gagner le Proche-Orient, l'Égypte, puis la Sicile.



Fresque des trois déesses, détail, palais de Cnossos, Crète, vers 1500 av. J.-C.

Le génie des Crétois est de s'ériger en intermédiaire incontournable des échanges entre les différents peuples de la Méditerranée orientale. Profitant de sa position centrale, l'île devint une sorte de *hub* redistribuant les lapis-lazulis provenant d'Afghanistan, l'or, l'ivoire, l'ébène du pays de Kouch (Soudan); ou encore l'albâtre et les œufs d'autruche d'Égypte. Mais aussi les métaux, le blé et les perles d'ambre venant de l'Est, traversant la mer Noire et arrivant en Méditerranée par le détroit du Bosphore.

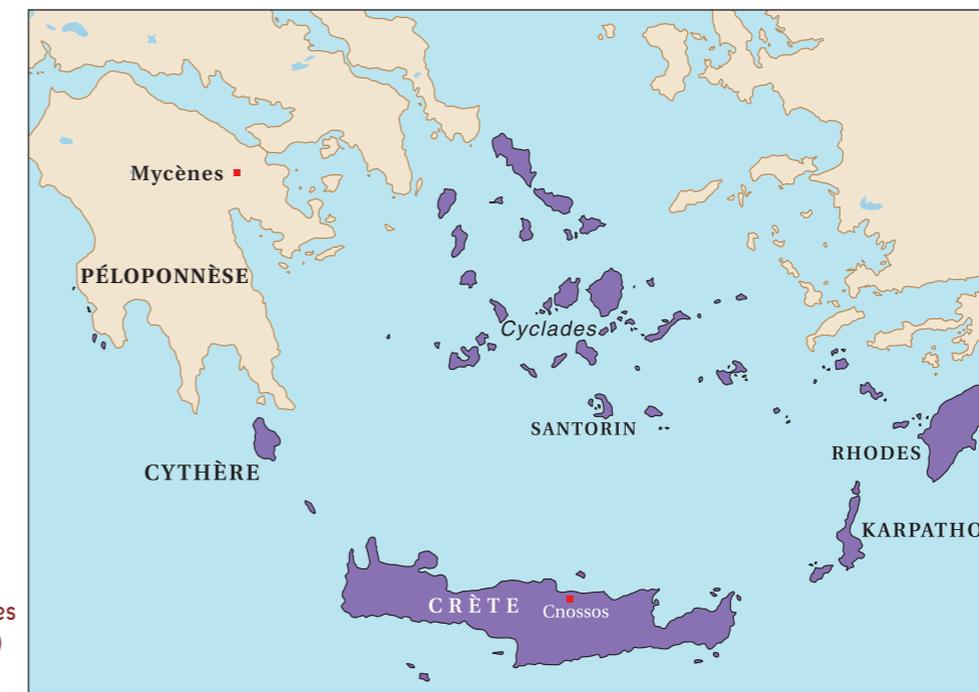


Le circuit commercial minoen (xviii^e-xv^e siècles avant J.-C.)

Une politique d'exportation massive

Un sol généreux permet aux Crétois de développer une production de vin et d'huile d'olive, mais aussi d'huile parfumée et de safran. Autant de ressources qui constituent des objets d'échanges, comme le montrent les représentations « des cadeaux de Keftious » figurant dans les tombes d'un certain nombre de dignitaires égyptiens du ^{xv}^e siècle av. J.-C. Son enrichissement progressif assure l'épanouissement d'un artisanat de céramiques et de métallurgie, dont les fabrications envahissent l'ensemble de la Méditerranée orientale. L'archéologie permet de déceler cette progressive expansion de la sphère commerciale minoenne car les restes de ses céramiques se retrouvent à travers tout le Proche et le Moyen-Orient, de Chypre à l'Égypte en passant par le Soudan, mais aussi en Sicile, en Étrurie, à Malte ou en Sardaigne et constituent bien souvent le seul apport étranger dans cette partie du monde.

Si l'époque des premiers palais (2100-1650 av. J.-C.) tisse des liens avec l'Égypte, le Proche et le Moyen-Orient, celle des deuxièmes (1650-1450 av. J.-C.) voit l'influence de la Crète s'étendre à l'ensemble de la Méditerranée orientale et au sud de la Grèce continentale tandis que celle des troisièmes palais (1450-1200 av. J.-C.) est marquée par une montée en puissance de la concurrence mycénienne qui oblige les Minoens à se concentrer sur les flux les plus rémunérateurs, à savoir l'or d'Égypte et de Kouch



Les implantations minoennes
(^{xv}^e-^{xiii}^e siècles avant J.-C.)

mais surtout le cuivre de Chypre. La fragmentation de l'île en de multiples cités dotées chacune d'un palais cède la place à une unification progressive sous l'égide de Knossos et à une expansion dont les Cyclades forment le premier maillon – l'île de Téra (Santorin) en porte d'ailleurs toujours un témoignage éclatant.

Ce mouvement de colonisation s'accompagne d'une mise sous tutelle du Péloponnèse et d'une délocalisation de la production d'huile, de vin et de céramique destinée à une exportation que les seules ressources de l'île peinaient à satisfaire. Ce transfert de technologie avant l'heure favorise la montée en puissance de Mycènes et rend l'affrontement inévitable, qui tourne au désavantage de la civilisation minoenne.

La cité du Péloponnèse, prend un temps la suite de Cnossos, s'emparant de ses réseaux commerciaux, puis succombe sous les coups des « peuples de la mer », populations à l'identité encore mal définie, mais qui déferlent sur le Méditerranée orientale et l'Anatolie vers 1200 av. J.-C., provoquant la chute de la civilisation mycénienne et de l'empire hittite.



Bol en bronze phénicien, 900-700 av. J.-C.
Nimrud, Irak

DE LA PHÉNICIE À CARTHAGE

Le raz-de-marée des « peuples de la mer », en éliminant les concurrents, laisse le champ libre à une civilisation phénicienne dont la richesse repose sur un commerce caravanier et maritime. Dotées d'un alphabet de vingt-deux signes et d'une langue diffusés dans l'ensemble du bassin méditerranéen, les cités phéniciennes posent les bases d'une économie de comptoirs promise à un bel avenir. Leur ultime rejeton, Carthage, qui repose sur un arrière-pays riche en ressources, donne naissance à une forme impériale qui perdure quelques siècles durant.

Les Phéniciens, rois du négoce

Avec les Phéniciens se met en place un modèle, celui de la cité portuaire, interface entre commerce terrestre et maritime. En précurseur se trouve Byblos, sur la côte de l'actuel Liban, partenaire privilégié de l'Égypte, grâce à son arrière-pays regorgeant de cèdres, de genévriers et de pins – autant d'arbres indispensables à des bâtisseurs de pyramides dotés uniquement de palmiers, impropres à la réalisation de leurs constructions monumentales. Les échanges avec la Mésopotamie sont aussi nombreux, vêtements brodés et tapis d'Orient prenant notamment le chemin de Mari. Rayée de la carte par les « peuples de la mer », Byblos cède la place à Sidon (2150 av. J.-C.), qui s'inscrit dans son prolongement, et, plus tardivement, à Tyr (1200 av. J.-C.) qui se fonde sur un tout autre modèle.

Le génie de ses habitants est de faire fructifier un simple coquillage, le murex. Broyé, il donne une teinture, la pourpre, à l'origine d'une richesse sans pareille. Outre cet « or rouge », une gamme étendue de produits artisanaux allant des ustensiles en bois de cèdre plaqués d'ivoire aux coupes de bronze et d'argent finement ciselées, en passant par les bijoux à base de lapis-lazuli ou les flacons et autres pots à onguents en pâte de verre, inonde les marchés. Au début du VIII^e siècle, l'activité commerciale de Tyr couvre en effet l'ensemble du Levant, de l'Égypte à l'Anatolie, les fruits de

son artisanat étant recherchés jusqu'en Babylonie. La ville se procure en échange les produits du pays d'Ophir (Arabie du Sud) tels que le bois de santal, les pierres précieuses, l'ivoire, l'or, l'argent mais aussi le cuivre de Chypre, l'étain d'Anatolie ou le lin d'Égypte. La mer Rouge quant à elle fournit des coquillages, transformés en boîte à fard, ainsi que le précieux encens du pays de Saba, encens dont les effluves sont indispensables aux cérémonies des temples égyptiens.

Un peuple de marins

Cantonner ce peuple au négoce serait cependant réducteur : il est avant tout marin. Les Phéniciens sont à l'origine de l'invention de la trirème, reine de la Méditerranée du VII^e au IV^e siècles, et pionniers en matière d'orientation navale à travers l'observation de la constellation de la Petite Ourse, connue dans l'Antiquité sous le vocable d'« Étoile phénicienne ».

Faisant fructifier ce savoir-faire, ces cités bâtissent une partie de leur fortune sur leur maîtrise du métier d'armateur. Elles assurent ainsi le commerce de l'Égypte tout en mettant à disposition leurs flottes pour des expéditions guerrières ou de découvertes, comme celle du contournement de l'Afrique par la mer Rouge conté par Hérodote : « La Libye [*l'Afrique*] est, nous le savons, entièrement entourée par la mer (...). Le roi d'Égypte Necos en a le premier, à notre connaissance, donné la

preuve: quand il eut terminé le percement du canal qui va du Nil au golfe Arabique, il fit partir des vaisseaux montés par des Phéniciens, avec mission de revenir en Égypte par les Colonnes d'Héraclès [*détroit de Gibraltar*] et la mer septentrionale. Partis de la mer Érythrée, les Phéniciens parcoururent la mer méridionale; à l'automne ils débarquèrent sur la côte de Libye à l'endroit où les avait menés leur navigation, ensemencèrent le sol et attendirent la récolte; la troisième année ils doublèrent les Colonnes d'Héraclès et retrouvèrent l'Égypte.

Ils rapportèrent un fait que j'estime incroyable si d'autres y ajoutent foi, en contournant la Libye dirent-ils, ils avaient le soleil à leur droite». La Bible, dans le premier livre des Rois, relate également l'épisode dans lequel Salomon requiert d'Hiram de Tyr sa science de la navigation pour lancer en mer Rouge une expédition à destination du pays d'Ophir.



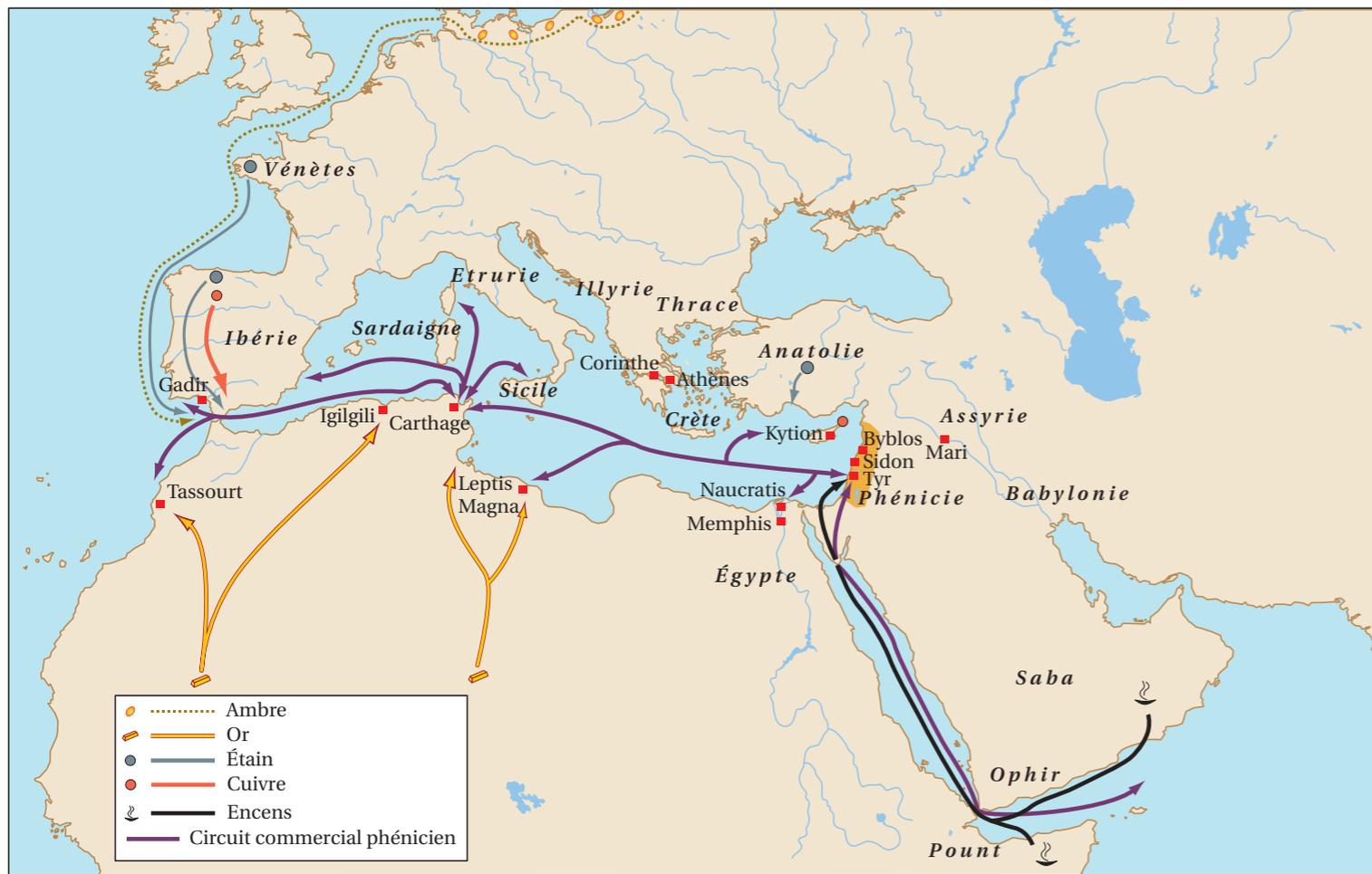
Bateau de guerre assyrien, sans doute construit par les Phéniciens, Ninive, vers 700 av. J.-C.

La première économie de comptoirs

Cette marine trouve à s'employer pour relier un réseau commercial basé sur des comptoirs peuplés de colons à l'instar de Memphis, Naucratis ou Corinthe. Ces points d'appuis sont des lieux de négoce et d'approvisionnement. Chypre, l'île du cuivre, marque le point de départ de leur expansion avec la fondation, dès le x^e siècle, de la cité de Kition; la Crète, l'Eubée, les îles du Dodécanèse font partie d'une deuxième vague tandis que des colonies de marchands s'établissent à Athènes, Délos, et en Thessalie.

Le succès grandissant de leur production artisanale conduit les Phéniciens à poursuivre vers l'Ouest et à remonter la route méditerranéenne de l'étain, vital pour la fabrication du bronze. Des points d'appuis s'égrènent à Malte, en Sicile, en Sardaigne, aux Baléares et en Afrique du Nord. Cette expansion en Méditerranée occidentale leur permet de tenir la plupart des circuits d'approvisionnement en minerais: l'or africain, l'argent, le cuivre, et le plomb d'Ibérie, l'ambre des contrées nordiques, sans oublier le précieux étain de Cornouailles et des Vénètes.

L'emprise des empires assyrien puis babylonien est la cause d'une éclipse des cités phéniciennes. L'hégémonie perse achéménide (vr - iv^e siècles av. J.-C.) les replace un temps au firmament, avant qu'Alexandre le Grand ne les soumette à son joug.



Les routes des matières précieuses du commerce phénicien

Profitant de ce Proche-Orient troublé, Carthage met la main dès le VI^e siècle sur l'ensemble des comptoirs de Méditerranée occidentale.

Vie et mort de Carthage

La mythologie nous enseigne que Carthage est fondée par Didon, sœur de Pygmalion, roi de Tyr. Mais la réalité est plus prosaïque : Tyr a besoin d'une escale sur le chemin du retour de sa route des métaux, et elle choisit Carthage. Celle-ci profite de sa situation unique pour s'emparer de tous les comptoirs de Méditerranée occidentale et acquérir un quasi-monopole sur les grands transits méditerranéens, du blé de Sicile, aux métaux de la péninsule ibérique, en passant par les pierres précieuses d'Asie, les aromates et parfums d'Arabie et d'Égypte et les esclaves de Nubie.



Bijoux phéniciens, dessin in S. Rappoport, *History of Egypt*, 1904

Mais une nouvelle concurrence se fait jour. L'artisanat des cités grecques a besoin de métaux, poussant ces dernières à suivre la voie précédemment tracée par les Phéniciens en occupant les espaces laissés libres, sur la rive nord de la Méditerranée occidentale. L'affrontement, inévitable, se solde par la déconvenue de Carthage à Himère, au V^e siècle avant notre ère, défaite qui lui fait perdre la Sicile et consacre la mainmise grecque sur l'ambre et l'étain d'Europe centrale.