

Intervenants :

Olivier CHALINE, professeur d'histoire moderne à l'Université Paris IV-Sorbonne, directeur adjoint de l'Institut de l'Océan.

Véronique CHANKOWSKI, historienne, Directrice de l'Ecole française d'Athènes.

Franck COLLARD, Président de l'APHG, modérateur.

Jean DE PRENEUF, maître de conférences à l'université Lille 3

Dominique VALERIAN, professeur d'histoire médiévale à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.

Quelle est la place de la mer dans la puissance ? comment se sont articulés dans l'histoire la puissance et la mer.

Il s'agit de réfléchir sur la longue durée et à différentes échelles aux types et aux modes de domination maritime, aux formes que prend la puissance sur la mer.

1. La perception de la mer comme outil et ressort de la puissance par les contemporains.

- Dans la Grèce ancienne (Véronique Chankowski) :

Thalassocratie est une notion associée spontanément à Athènes. On retrouve cette idée chez Thucydide qui la replace dans la longue durée depuis la Crète minoenne.

La puissance est une construction. Elle s'est faite contre d'autres choix possibles et notamment continentaux ou agraires pour Athènes.

- Dans la Méditerranée médiévale (Dominique Valérian) :

La Méditerranée au Moyen-Age se construit sur les décombres de l'empire romain. La Méditerranée reste un horizon impérial pour les civilisations autour comme Byzance, les royaumes chrétiens (Normands de Sicile, Angevins, Couronne d'Aragon) ou le monde islamique. Dans les textes musulmans, la Méditerranée est considérée comme la mer des Romains alors même qu'elle est vouée à devenir un espace de la domination musulmane.

Les califes investissent la Méditerranée comme une mer de protection du califat à travers une action de conquête combinée à des razzias avec pour but de ramener du butin et d'affirmer la souveraineté de l'Islam sur la Méditerranée.

Même quand la présence musulmane recule, la représentation reste d'une mer qui appartient à l'Islam.

Gênes et Venise peuvent ressortir aussi de cette logique là avec le contrôle des marchés.

Tous ces acteurs participent d'une dimension impériale de projection de pouvoir sur la Méditerranée.

- A l'époque moderne (Olivier Chaline) :

Il y a les praticiens de la mer = les Espagnols et les Portugais. Ils n'ont pas laissé beaucoup de textes de réflexions sur la puissance maritime mais ils sont les 1ers à avoir créé des Etats à dimension mondiale avec les routes maritimes.

Leçon du comte d'Olivares à son fils : les trois choses les plus importantes à retenir sont Rome, le Conseil du Roi et la mer.

Il y a ceux qui font des discours sur la mer = les Français, les Hollandais.

Richelieu est le père de la Marine française et l'auteur de réflexions sur la mer qu'on cite encore aujourd'hui. Cependant, la Marine française avait peu de moyens. Ce n'est donc pas un discours de puissance par la puissance.

Certains discours sur la propriété de la mer sont issus de puissances menacées comme Venise avec son cérémonial des Epousailles avec la mer. Il s'agit de réaffirmer son lien avec la mer à un moment où la domination de Venise en Méditerranée est menacée par les pirates dalmatiens.

En mer du Nord, les rois d'Ecosse puis d'Angleterre veulent interdire la mer aux autres mais là encore ce ne sont pas des puissances dominantes.

- A l'époque contemporaine (Jean de Préneuf) :

Deux aspects importants dans la perception de la mer comme outil de puissance :

_ l'articulation puissance maritime et puissance globale,

_ l'articulation entre puissance maritime et puissance navale d'après les réflexions de Mahan.
_ Pour lui, les Etats-Unis sont une thalassocratie car la maîtrise de la mer repose sur la puissance navale. Ces réflexions restent influentes aujourd'hui.
Face à cela, il existe des puissances contestatrices comme la France qui contestent la puissance par des actions de corsaires en bombardant des villes ouvertes.
Il faut contrôler la mer à un moment donné pour projeter sa puissance contre la terre car la victoire, elle, se fait sur terre.
Pendant la guerre froide, celui qui est puissant est celui qui contrôle la mer. C'est un affrontement entre une puissance maritime et une puissance terrestre qui veut un accès à la mer.
Après Montego Bay, la mer n'appartient à personne. Le droit de la mer répartit des espaces maritimes en définissant les ZEE. La convention de Montego Bay n'empêche pas les contestations comme celles de la Chine en mer de Chine méridionale.
Aujourd'hui, les acteurs privés sont aussi des acteurs de la puissance maritime. Les moyens techniques n'appartiennent plus seulement aux Etats.

2. Quels sont les autres éléments constitutifs de la puissance maritime ?

- A l'époque contemporaine :

Il n'y a pas de puissance sans connaissance de la mer. La marine royale soutient les 1ers chercheurs sur les bathyscaphes.

- A l'époque moderne :

Il faut :

- _ différents types de navire. Il faut avoir toute la gamme des bateaux du plus petit au plus grand.
- _ des ports bien équipés
- _ des marins compétents et il n'y en a jamais assez : 55 000 hommes dans la Marine française.
- _ une chaîne de commandement qui fonctionne : il faut savoir manier une escadre de 10 ou 30 navires
- _ une bonne compréhension des données maritimes et de ce qu'on peut faire avec. Il y a toujours une différence entre ce qu'on imagine faire et ce qu'on fait réellement.
- _ être capable d'apprendre de ses erreurs
- _ des armements

- Dans la Méditerranée médiévale :

La puissance est liée à la possession d'une flotte importante.
Lorsque les puissances sont en phase de déclin, cela se traduit par une insuffisance de la flotte. C'est le cas pour Byzance qui demande de l'aide à Venise face aux Normands ou pour Saladin qui fait appel à un califat rebelle lorsque sa flotte est détruite.
La question est souvent posée de la faiblesse de la flotte musulmane. Les musulmans ont la capacité technique et les matériaux mais pas toujours en quantité suffisante et pas partout. A certains moments, les musulmans étaient coupés de leurs ressources et donc quand la flotte était détruite, il était difficile de la reconstruire rapidement.
La puissance repose aussi sur les corsaires. Les autorités donnent des lettres de charge de courses pour des bateaux corsaires qui attaquent alors les ennemis. Ces corsaires sont importants par rapport aux flottes qui interviennent assez rarement.
Contrôler les grandes voies de passage est aussi un moyen d'affirmer sa puissance. Contrôler les îles et les détroits est un élément essentiel de la domination de la navigation.
Les bateaux de commerce sont aussi très importants. En monopolisant le trafic, les villes italiennes ont affirmé leur puissance économique et commerciale.

3. La puissance maritime est-elle liée à une bonne organisation administrative ?

- Dans le monde antique :

C'est vrai pour la Grèce classique mais aussi pour le monde romain.
La question de l'administration de l'empire maritime est essentielle. Les empires sont réticulaires avec une multiplicité de petites cités-Etats.
Athènes commence par construire une ligue suite à un besoin de financement. Il était nécessaire de connaître précisément les ressources des cités. Les cités sont favorables au départ car il s'agit de mutualiser les ressources pour lutter contre les pirates.

C'est la naissance d'une bureaucratie qui servira de modèle pour Rhodes puis Rome.

L'administration a besoin de contrôleurs, de systèmes de comptabilité, de gestion des sources de revenus avec un modèle fiscal dans lequel les plus riches financent une partie de la construction et de l'entretien de la flotte.

C'est aussi une gestion sociale puisque la ligue a besoin de rameurs. C'est la naissance de la démocratie populaire : plus les rameurs prennent de l'importance, plus ils réclament de pouvoir politique.

Il s'agit d'une manière réticulaire de concevoir la puissance navale : des contrats sont passés avec d'autres cités pour fournir les matières premières.

On assiste alors à une intensification des échanges en Méditerranée : le volume du tonnage au IV^{ème} siècle n'est pas moins important que celui de Marseille au XVIII^{ème} siècle.

- **Dans la Méditerranée médiévale :**

Amirauté, douane, arsenal = mots d'origine arabe. Existence donc d'une administration maritime dans le monde musulman autour de l'institution de l'arsenal.

L'amiral joue un rôle important auprès du calife d'où la spécialisation de ce métier qui reste dans les mêmes familles.

Il existe aussi dans le monde musulman une administration de la douane.

- **Epoque moderne :**

Mise en place d'un appareil administratif plus étoffé avec le Ministère de la Marine sous Colbert qui comprend aussi le commerce et la pêche.

Mise en place aussi de l'administration des classes en France.

Cependant, les effectifs restent faibles.

Développement aussi du secteur privé : exemple de la République de Gênes avec des entrepreneurs de guerre navale qui proposent des escadres clés en main.

Une partie de la flotte anglaise est construite dans des chantiers privés.

- **Epoque contemporaine :**

Au XIX^{ème} siècle, la Marine contrôle les différentes branches (guerre, pêche, scientifique, commerce, etc.) selon des principes néocolbertiens.

1^{ère} diminution de cette emprise au début du XX^{ème} siècle, puis retour des principes néocolbertiens sous De Gaulle qui veut contrôler tous les domaines de la mer.

Aujourd'hui, la société civile prend plus de place avec la création, en 2006, du cluster maritime français qui regroupent des entreprises, des associations, des écoles, des laboratoires et la Marine française notamment.

Les sociétés littorales vivent mal la domination et la tutelle de la marine militaire.

4. L'exercice concret de la puissance maritime.

- **Epoque contemporaine :**

Pour exercer la puissance, il faut disposer de tous les éléments qui font système.

Les éléments-clé aujourd'hui = les SNLE/SNA et le porte-avion ce qui vous donne de l'autonomie.

Dissuader implique d'être vu ou de faire savoir qu'on est là. Le porte-avion permet de projeter des forces très rapidement.

Il faut aussi avoir des bases et prépositionner du matériel lourd avant l'arrivée des soldats.

Aujourd'hui, ces éléments sont complétés par les drones et le cyberspace.

- **Epoque moderne :**

La puissance navale est un objectif mais dans la réalité, les pays font ce qu'ils peuvent.

Les facteurs conjoncturels restent importants : la météo reste un facteur déterminant.

La navigation reste compliquée aussi par le manque de fiabilité des cartes et de pilotes compétents.

Il s'agit surtout d'interdire la mer aux autres par plusieurs moyens :

_ les attaquer,

_ la guerre de courses= attaquer les bateaux de commerce

_ bloquer les ports adverses en se mettant plus ou moins au large pour empêcher les bateaux de sortir et protéger les routes.

Cependant, rester plusieurs jours en mer équivaut à mettre en danger les bateaux qui s'abîment vite. En outre, se maintenir en mer est difficile car il faut à boire, à manger et un nombre suffisant de munitions. Se pose aussi le problème des épidémies.

Autre difficulté majeure = l'impossibilité pour les pays de savoir où est leur flotte une fois qu'elle est partie.

- **Dans la Méditerranée médiévale :**

Deux objectifs :

_ défendre les côtes et rendre impossible les attaques

_ assurer la liberté de navigation de ses bateaux et empêcher les autres de naviguer.

Pour les villes italiennes, leurs flottes avaient un rôle défensif et offensif avec la pratique de razzias sur les côtes et l'aide donnée à la Couronne d'Aragon pour conquérir des terres.

L'exercice concret de la puissance se fait aussi en imposant des formes de monopole. En 1284, Gênes interdit aux Pisans d'emprunter les routes vers le monde musulman. Venise, elle, contrôle l'Adriatique.

Ce monopole est pratiqué aussi par Majorque qui contrôle la route entre Majorque et les ports maghrébins. Les ports italiens sont obligés de passer par des bateaux majorquins.

- **Dans l'Antiquité :**

Le rapport de force passe par une course à l'armement.

Les cités grecques sont en position de faiblesse par rapport aux royaumes hellénistiques qui ont des moyens considérables.

La piraterie reste un problème majeur pour les cités même si l'Empire athénien a sécurisé la mer Egée.

Les Grecs avaient aussi un rapport au monde marin de nature religieuse avec la notion de territoire marin sacré car lieu de naissance d'une divinité. Cela permet alors de créer une zone protégée et ces îles sacrées constituent alors des pôles de développement d'une puissance économique et commerciale.

Question du public : quelle était la compétence des nobles comme capitaine ?

Le capitaine est un homme de guerre secondé par des maîtres de navire qui eux connaissent la mer. Chacun a son domaine de compétence.

Sous Colbert, on essaie de fusionner les deux figures : l'officier doit être noble (sauf exception car on a besoin de monde), marin et mathématicien.