

numéro

16

*Revue d'***HISTOIRE**  
**MARITIME**

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

*La puissance maritime*

I.2 de Baker & Boureille – 979-10-231-1853-7



## REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

30. *Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)*
  29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
    28. *Sortir de la guerre sur mer*
      27. *Mer et techniques*
  26. *Financer l'entreprise maritime*
    25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
  - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX<sup>e</sup> siècle*
    21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
  19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
  17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*
    16. *La Puissance navale*
  15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
    14. *Marine, État et Politique*
  13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII<sup>e</sup> siècle*
  12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
  9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
    8. *Histoire du cabotage européen aux XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*
      7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
        6. *Les Français dans le Pacifique*
    5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
      4. *Rivalités maritimes européennes (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*
        - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
    1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

**Revue  
d'histoire  
maritime**

**16**

**La puissance navale**

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général  
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2012

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-891-5

PDF complet – 979-10-231-1845-2

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1846-9

I Louvier – 979-10-231-1847-6

I.1 Béjin – 979-10-231-1848-3

I.1 Motte – 979-10-231-1849-0

I.1 Bruneau – 979-10-231-1850-6

I.2 Blondy – 979-10-231-1851-3

I.2 Louvier – 979-10-231-1852-0

**I.2 de Baker & Boureille – 979-10-231-1853-7**

I.3 Kouar – 979-10-231-1854-4

I.3 Calanca – 979-10-231-1855-1

I.3 Journoud – 979-10-231-1856-8

II Poussou – 979-10-231-1857-5

II Dana – 979-10-231-1858-2

II Tanguy – 979-10-231-1859-9

II Aumont – 979-10-231-1860-5

II Martin – 979-10-231-1861-2

II Sadania – 979-10-231-1862-9

II Boissarie – 979-10-231-1863-6

II Moulinier – 979-10-231-1864-3

II Lecarpentier – 979-10-231-1865-0

Varia Martin – 979-10-231-1866-7

Chronique Poussou – 979-10-231-1867-4

Comptes rendus – 979-10-231-1868-1

Mise en page (2012) Compo-Méca

Version numérique (2021) : 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

**SUP**

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

# SOMMAIRE

Éditorial .....	5
Jean-Pierre Poussou .....	

## LA PUISSANCE NAVALE

Puissance et impuissance navales en Europe et en Asie orientale : histoire, perceptions et débats Patrick Louvier.....	9
--	---

### NEPTUNE FACE À CLIO : LA PUISSANCE NAVALE AU REGARD DE L'HISTOIRE

Position géographique, race et puissance maritime chez Gobineau et Vacher de Lapouge. Une interprétation raciale de la puissance maritime ? André Béjin .....	19
---	----

La puissance maritime selon Lapeyrouse-Bonfils Martin Motte.....	25
---	----

La Marine, « Cité terrestre » de l'amiral Auphan Jean-Baptiste Bruneau .....	51
---	----

### LA PUISSANCE NAVALE AU REGARD DES AUTRES

La puissance navale de l'Ordre de Malte : un mythe pieux Alain Blondy .....	67
--	----

Confronter la « <i>Cherbourg Strategy</i> » aux sources nationales : marins et militaires français face à la guerre des côtes britannique (1840-1898) Patrick Louvier .....	87
---	----

Les dissuasions atomiques navales française et britannique entre 1945 et 1972 : une relation à l'ombre des États-Unis Guy de Bakker & Patrick Boureille .....	119
---	-----

### COMMENT ÊTRE ET DEVENIR UNE PUISSANCE NAVALE

L'Inde et l'océan Indien : du sentiment de défiance aux vellétés d'appropriation Mehdi Kouar .....	153
---	-----

Les conceptions terrestre et navale de la défense côtière : Débat stratégique pour une marine chinoise en devenir (XVI <sup>e</sup> siècle) Paola Calanca.....	167
--	-----

<b>Le poids des représentations dans le processus de modernisation de la marine vietnamienne</b>	
Pierre Journoud .....	187

## UNE JEUNE HISTOIRE MARITIME

<b>Présentation</b>	
Jean-Pierre Poussou.....	206
<b>Entre Rennes et la mer, la navigation sur la Vilaine (fin xv<sup>e</sup> siècle-début xviii<sup>e</sup> siècle)</b>	
Katherine Dana .....	207
<b>La première raffinerie nantaise : la raffinerie du Coudray (1653-1694 ?) entre tradition et nouveauté</b>	
Marion Tanguy.....	209
<b>Le port de Granville et la guerre de course entre 1688 et 1815</b>	
Michel Aumont.....	225
<b>Rochefort et les colonies au xviii<sup>e</sup> siècle : une nouvelle approche pour l'histoire des arsenaux</b>	
Sébastien Martin .....	235
<b>Les ancres à jas de la façade atlantique maritime de l'Antiquité au milieu du xx<sup>e</sup> siècle</b>	
Marine Sadania.....	239
<b>Les Bordelais du bout du monde : deux dynasties du grand commerce de l'Outre-mer, les Denis et les Ballande, entre Indochine et Océanie, trajectoires croisées, du début du xix<sup>e</sup> siècle aux années 1950</b>	
Delphine Boissarie.....	251
<b>L'essor des armements à la pêche industrielle rochelaise au début du xx<sup>e</sup> siècle</b>	
Henri Moulinier.....	263
<b>Félix Amiot (1894-1974), une figure originale de grand entrepreneur, de la construction aéronautique à la construction navale : présentation des sources et perspectives de recherches</b>	
Justin Lecarpentier.....	275

## VARIA

<b>Les « ailleurs » de Rochefort : l'exotisme d'une ville-arsenal au xviii<sup>e</sup> siècle</b>	
Sébastien Martin .....	287

## CHRONIQUE

<b>Hervé Coutau-Bégarie (1956-2012)</b>	
Jean-Pierre Poussou.....	305
<b>Comptes rendus.....</b>	<b>311</b>

# La puissance navale

Ce dossier est dédié à la mémoire d'Hervé Coutau-Bégarie  
(P. L. et J.-P. P.)



*Comment être et devenir  
une puissance navale*



## L'INDE ET L'OCÉAN INDIEN : DU SENTIMENT DE DÉFIANCE AUX VELLÉITÉS D'APPROPRIATION

*Mehdi Kouar*  
*Centre d'études supérieures de la Marine*

Le 4 février 1988, lors de l'acquisition par la Marine indienne d'un sous-marin russe à propulsion nucléaire<sup>1</sup>, le premier ministre indien Rajiv Gandhi déclare :

Quand nous considérons notre histoire, deux leçons s'en dégagent : la première est que la défense de l'Inde demande que nous ayons une maîtrise incontestée de nos approches maritimes ; la seconde est que ceux qui nous ont envahis par la mer ont régné en maîtres étrangers, qu'il a fallu rejeter, tandis que les conquérants venus par la voie terrestre ont été finalement absorbés et assimilés par notre société.

Si cette citation peut être considérée comme un raccourci historique, mêlant imaginaires nationaux et désir de puissance, elle résume parfaitement la représentation qu'une partie des élites indiennes se fait du lien entre l'Inde et l'océan Indien. Ainsi, Kavalam Madhava Panikkar, historien et diplomate indien écrit en 1944 que : « l'Inde ne perdit jamais son influence jusqu'au moment où elle céda la maîtrise des mers durant la première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle »<sup>2</sup> ; de même, l'amiral A. K. Chatterji fit campagne à la fin des années 1960, après l'annonce du retrait des positions britanniques à « l'est de Suez », pour faire de l'océan Indien « l'océan des Indiens »<sup>3</sup>.

Il est vrai que la vision d'une Inde dont l'histoire serait intimement liée à celle de la mer, et plus particulièrement à l'océan Indien, est rendue crédible par une géographie composée de longues façades maritimes. En effet, avec plus de 7 500 km de côtes s'enfonçant en profondeur dans l'océan et à équidistance des principaux détroits de la zone, l'Inde est au milieu d'un carrefour qui voit

1 Baptisé *Chakra (S74)*, ce sous-marin est en réalité une location (*leasing*) auprès de la Russie. Conformément aux accords, il fut rendu en 1993.

2 K. M. Panikkar, *India and the Indian Ocean : An Essay on the Influence of Sea Power on Indian History*, New York, The McMillan Co, 1945, p. 14.

3 London, National Archives, FCO 37/128 India defense /Indian navy, Note de l'ambassade britannique en Inde, 15 mai 1968.

passer l'essentiel du commerce entre l'Europe et l'Asie depuis des siècles. Cette immense étendue d'eau a permis tout autant à la civilisation indienne de propager son influence dans le monde que de recevoir celles des autres.

Toutefois, si cette représentation historique trouve écho dans des ouvrages ou des discours d'intellectuels, de politiques ou de militaires, elle ne semble pas avoir stimulé une réflexion maritime aboutissant à une stratégie navale indienne. Par stratégie navale, nous entendons un art ou une science de la guerre permettant à un État d'évaluer ses ressources et ses faiblesses afin d'atteindre des objectifs politiques déterminés comme étant ses intérêts nationaux<sup>4</sup>. Or, la lecture des écrits indiens ne permet pas de distinguer une pensée stratégique élaborée et intelligible sur laquelle l'État s'appuierait, en tant que méthode et savoir-faire, afin d'atteindre ses objectifs politico-militaires maritimes. Ainsi, comment comprendre ce découplage, entre les vellétés indiennes de faire de l'océan Indien une *mare nostrum* et l'insuffisance, voire l'absence, de pensée stratégique pour atteindre l'objectif affiché ? Pour comprendre cette contradiction, nous analyserons tout d'abord certains aspects politiques et religieux indiens, aussi bien pendant la période précoloniale qu'à l'époque coloniale. Puis, nous étudierons les conflits auxquels l'Inde fut confrontée depuis son indépendance. Enfin, nous verrons qu'une pensée navale d'inspiration étrangère est en gestation dans le pays.

154

#### LA MER : ENTRE INTERDITS RELIGIEUX ET DIVISIONS POLITIQUES

L'étude de l'histoire maritime indienne précoloniale est particulièrement difficile pour l'historien contemporain en raison de la rareté des sources. En effet, aucun grand navigateur indien, à l'image de Zheng He pour la Chine, ne semble avoir marqué son époque, aucun ouvrage dans une Inde précoloniale pourtant riche en écrits sur les arts et les sciences, ne s'est intéressé à la mer. Pour Jean Alphonse Bernard, « l'Inde, même péninsulaire, est fort peu tournée vers la mer... À la différence des Grecs, des Arabes et des Chinois, les Indiens ont ignoré ou perdu de vue les mondes situés au-delà de la mer, même lorsqu'ils les avaient découverts ou colonisés »<sup>5</sup>. Toutefois, il ne faudrait pas en conclure, trop hâtivement, que l'Inde est dépourvue d'histoire maritime. L'analyse des sources dont nous disposons permet deux conclusions : tout d'abord, que l'hindouisme a éloigné, en raison d'interdits religieux, les Indiens de la mer, puis

4 Thierry de Montbrial, « Stratégie », dans Thierry de Montbrial et Jean Klein (dir.), *Dictionnaire de Stratégie*, Paris, PUF, 2000, p. 527-542.

5 Jean Alphonse Bernard, *L'Inde, le pouvoir et la puissance*, Paris, Fayard, 1985, p. 313. - Voir également Hervé Coutau-Bégarie, *Géostratégie de l'océan Indien*, Paris, Economica, 1993, p. 239.

que les divisions politiques caractérisant l'Inde précoloniale n'ont pas permis l'élaboration d'une stratégie navale adaptée à une Inde unie.

Les textes religieux, tels que ceux issus de la *Baudhayana Dharmasastra*<sup>6</sup>, sont une source d'enseignements sur les relations spirituelles qu'entretiennent les Indiens avec la mer. Selon les règles brahmaniques, le voyage par mer est cause de souillure pour un Hindou en raison de la rencontre inévitable d'étrangers impurs. Ainsi, être à leur contact, partager leur nourriture, vous rend également impur et vous condamne à l'exclusion à votre retour. L'arrivée des navigateurs européens, n'ayant pas les mêmes contraintes religieuses vis-à-vis de la mer, a généré des tensions révélatrices de l'attachement des Indiens au strict respect de ces interdits. Lorsque le navigateur portugais Pedralvares Cabral décida de retenir en otages sur ses navires des notables hindous,

[...] Le Samorin<sup>7</sup> réclama leur retour immédiat parce qu'ils étaient gentilshommes et ne pouvaient boire ni manger sur ces navires. Il n'accepta de négocier que lorsque ces notables [...] furent remplacés par des Gujaratis de religion musulmane. Quelques jours plus tard, à Cochin, Cabral prenait à son bord deux secrétaires du roi. Les menaces de la flotte de Calicut ne lui ayant pas permis de regagner le rivage, il prit avec eux la route du retour et les conduisit à Lisbonne. C'est au cours du voyage qu'il découvrit la gravité d'un acte dont il s'excusa par lettre auprès de leur souverain. Celui-ci, treize ans plus tard, exprimait encore son ressentiment<sup>8</sup>.

Enfin, lors de son passage en Inde, Marco Polo fut marqué par la non-recevabilité des témoignages des navigateurs devant une cour de justice. En effet, vivre sur « *l'eau noire* » représentait l'un des plus graves péchés pour un homme et conduisait à sa déchéance<sup>9</sup>.

Toutefois, malgré les divisions et les interdits religieux, l'Inde n'est pas dépourvue d'histoire et d'expériences maritimes. Comme le rappellent des vestiges archéologiques datant du XII<sup>e</sup> siècle av. J.-C., l'Inde méridionale entretenait d'intenses échanges commerciaux avec les pays du Moyen-Orient, principalement les ports du golfe Persique et de la mer Rouge<sup>10</sup>. Au début de l'Empire Romain, ce commerce fut très probablement « concurrencé ou supplanté » par des marchands venant d'Alexandrie, avant de s'étendre à toute

6 La *Baudhayana Dharmasastra* est un recueil de textes des lois traditionnelles inspirées de règles religieuses hindoues.

7 Le *Samorin* ou *Zamorin* est le titre donné au *raja* ou souverain brahmanique par les Portugais.

8 Geneviève Bouchon, « Les musulmans du Kerala à l'époque de la découverte portugaise », *L'Asie du Sud à l'époque des grandes découvertes*, Londres, Variorum Reprints, 1987, p. 13.

9 *Ibid.*, p. 12-13.

10 K. M. Panikkar, *Histoire de l'Inde*, Paris, Librairie Arthème Fayard, 1958, p. 102.

la Méditerranée, entraînant d'immenses flux commerciaux entre les ports méditerranéens et l'Inde du Sud<sup>11</sup>. « Au cours du 1<sup>er</sup> siècle av. J.-C., le commerce de l'Inde méridionale avec l'Empire romain atteignit des proportions énormes. [...] l'Italie importait alors davantage de l'Inde que de tout autre pays, excepté d'Espagne »<sup>12</sup>. Ces échanges étaient largement en faveur de l'Inde, lieu de production, qui exportait ses épices et produits manufacturés vers Rome<sup>13</sup>.

Le commerce ne fut pas le seul lien entre les Indiens et la mer : l'empire des Cholas qui, à son apogée, au XI<sup>e</sup> siècle, fut une thalassocratie, colonisa successivement le Sri Lanka et les Maldives, et s'attaqua en 1025 à l'actuelle Indonésie. Disposant d'une puissante marine, structurée hiérarchiquement avec d'importants chantiers de construction navale, il s'assura le contrôle du golfe du Bengale jusqu'au XIII<sup>e</sup> siècle, et parfois s'aventura même jusqu'en Chine<sup>14</sup>. Ses missions furent d'abord de protéger les navires de commerce contre la piraterie, de défendre les côtes de l'empire, et enfin de transporter des troupes pour attaquer des territoires ennemis ou convoités. Même si nous manquons de sources pour étudier l'empire des Cholas, son existence permet de comprendre que l'histoire indienne fut également composée de dirigeants ayant fait de la mer et de son usage une partie intégrante des objectifs politiques de l'État.

Ici, le lecteur peut relever une contradiction, entre l'interdiction formelle des règles religieuses, dont les relations entre Pedralvares Cabral et le *Samorin* de Calicut témoignent, et une présence indienne intense à la mer. Si les règles indiennes sont effectivement strictes, les Indiens ont su s'y adapter, pour ne pas aller à l'encontre de leurs nécessités économiques et politiques. Ainsi, les hautes castes indiennes ne pouvant se livrer au commerce par mer, elles ont laissé ce travail de souillure à ceux dont la religion le permettait : les juifs, les chrétiens, les musulmans. Or, en réservant ces activités commerciales aux autres religions, les Hindous les ont « investies de pouvoirs économiques considérables », les faisant ainsi émerger, malgré leur impureté, comme un groupe social indispensable à la vie économique des États indiens<sup>15</sup>. Toutefois, si les Indiens se sont adaptés aux règles brahmaniques, l'inverse est également vrai. Les lois brahmaniques, malgré leur sévérité à l'égard

11 Jean Filliozat, *Les Relations extérieures de l'Inde (I)*, Pondichéry, Institut français de Pondichéry, 1956, p. 8.

12 K. M. Panikkar, *Histoire de l'Inde, op. cit.*, p. 103.

13 K. M. Panikkar, citant Pline dans son ouvrage *Histoire de l'Inde, op. cit.*, p. 104, précise que le commerce entre l'Inde et Rome s'élevait à plus de 550 millions de sesterces, avec un déficit de 100 millions de sesterces en faveur de l'Inde.

14 Nilakanta Sastri, *The Cholas (I)*, Madras, 1935, p. 258-268, et Robert Sewell, *The Historical Inscriptions of Southern India Selected Till 1923*, Madras, 1932, p. 65-66. - Voir aussi Geneviève Bouchon, « Les musulmans du Kerala à l'époque de la découverte portugaise », art. cit., p. 12-13.

15 *Ibid.*, p. 15-21.

de toute exposition à la navigation, ont su s'assouplir, levant l'interdiction des voyages en mer, lorsque ceux-ci étaient destinés à certaines missions spécifiques, comme la conquête<sup>16</sup>. Par conséquent, dans de nombreux récits historiques, on trouve des traces de brahmanes voyageant entre l'Asie du Sud et l'Asie du Sud-Est par voie maritime, participant ainsi à sa colonisation<sup>17</sup>. Ainsi, le rayonnement de la civilisation indienne dans la péninsule indochinoise ou dans les îles de Java, de Sumatra ou de Bornéo, est le fruit de longues expéditions par mer ayant permis l'acheminement de nombreux Indiens.

Ces expériences de la mer, militaires et commerciales, n'ont pas permis de dessiner les contours d'une réflexion autour de l'outil naval pouvant servir de base à l'élaboration d'une stratégie navale adaptée à l'Inde d'aujourd'hui. Cette carence trouve ses origines dans les divisions politiques et territoriales de l'Inde précoloniale. En effet, malgré un sentiment d'appartenance à une même culture, aucun royaume ou empire n'a pu faire de cette entité identitaire et géographique un État uni sous une même autorité. Durant la période bouddhiste, du VII<sup>e</sup> au IV<sup>e</sup> siècle, av. J.-C., l'Inde était composée de multiples États, de tailles et de régimes politiques différents. À partir du IV<sup>e</sup> siècle, avec l'Empire des Maurya, l'Inde connut sa première tentative d'unification. Le fondateur de la dynastie étendit ses conquêtes sur l'ensemble du nord de l'Inde et l'État de Mysore dans le sud. Toutefois, la pointe méridionale de l'Inde resta indépendante. Avec la dynastie des Gupta, à partir du IV<sup>e</sup> siècle apr. J.-C., l'Inde connut une deuxième tentative d'unification. Jusqu'au VII<sup>e</sup> siècle, les Gupta régnèrent sur le nord de l'Inde et une large partie des États bordant le golfe du Bengale. Après leur déclin, commença la pénétration musulmane dans le nord du pays, qui dès lors, se poursuivit jusqu'à l'Empire moghol au XVI<sup>e</sup> siècle. Entre temps, l'Empire des Cholas avait pris le contrôle du Bengale et étendu sa sphère d'influence jusqu'en Asie du Sud-Est, avant sa disparition au XIII<sup>e</sup> siècle. Avec l'arrivée des Européens, au XV<sup>e</sup> siècle, débuta une autre histoire, celle de la colonisation, avec plus tard la construction d'un Empire au service d'une autre puissance, l'Angleterre. Ces épisodes historiques, s'étendant de l'Inde antique jusqu'à l'époque moderne, ne sont qu'un reflet des différentes dynasties, régimes politiques et invasions qui se sont côtoyés, combattus ou rapprochés. La lecture de l'ouvrage *Histoire de l'Inde* de K. M. Panikkar donne une excellente analyse de cette Inde multiple dont l'histoire fut construite par des invasions, venant de terre comme de mer, et ayant façonné linguistiquement, religieusement et politiquement toute l'Asie du Sud<sup>18</sup>.

<sup>16</sup> George Coedès, *Les États hindouisés d'Indochine*, Paris, De Boccard, 1947, p. 44.

<sup>17</sup> K. M. Panikkar, *Histoire de l'Inde*, op. cit., p. 114-115.

<sup>18</sup> *Ibid.*, p. 102.

Or, en premier lieu, l'élaboration de toute stratégie nécessite une évaluation des ressources démographiques, une connaissance de leur degré de cohésion culturelle et idéologique, et une estimation des capacités des forces productives disponibles ; en second lieu, les gouvernants doivent déterminer leur aptitude à mobiliser l'ensemble de ces facteurs humains, moraux et matériels afin de faire la guerre<sup>19</sup>. Toutefois, l'État nation qu'est l'Inde contemporaine, est avant tout une construction politique héritée de la pratique du pouvoir par les Britanniques et non d'un processus indien dans lequel les différents États se seraient agrégés. Dès lors, on comprend que les divisions de l'Inde précoloniale ne peuvent offrir à l'exécutif indien un modèle ou une grille de lecture permettant d'estimer ses ressources et sa capacité à les mobiliser, dans le but d'élaborer une stratégie navale pour une Inde indépendante et unie. Cette absence d'unité politique a eu un impact majeur sur la perception de la mer, de ses richesses et de ses dangers, entre les peuples disposant d'une façade maritime et ceux dont le territoire fut essentiellement tourné vers les terres<sup>20</sup>. Les Gujerati – Marathi et les Tamouls sont souvent cités comme exemple de civilisations qui se sont « développées au contact de la mer », par opposition au reste de l'Inde<sup>21</sup>. Encore aujourd'hui, cette fracture subsiste, les nouvelles recrues de la Marine indienne étant pour beaucoup des Bengalis, Parsis, Marathes, Goanais, ou encore des Keralais<sup>22</sup>.

Enfin, l'Inde a cessé d'être divisée avec la colonisation britannique, l'Angleterre ayant importé avec elle le modèle politique européen de l'État nation, unifiant le territoire indien, ses lois, son économie, et par conséquent sa politique étrangère et sa défense<sup>23</sup>. Or, si les Britanniques ont mis sur pied une armée indienne, avec ses institutions, ses codes, ses uniformes, en lui donnant un savoir-faire, la politique de défense indienne sous le *Raj*<sup>24</sup> était avant tout élaborée comme partie intégrante de la stratégie globale de l'Empire britannique et destinée à défendre les intérêts de l'Angleterre et non ceux de l'Inde<sup>25</sup>. Aussi, au moment de l'indépendance, si l'héritage stratégique britannique pouvait servir de source d'inspiration, la stratégie navale adoptée par Londres pour défendre l'Empire des Indes pouvait être considérée comme *caduque*. Il était donc nécessaire, pour le nouveau gouvernement indien, d'élaborer une nouvelle politique de défense maritime en adéquation avec ses moyens. Toutefois, toute colonisation entraîne

19 Thierry de Montbrial, « Stratégie », art. cit.

20 K. M. Panikkar, *Histoire de l'Inde*, op. cit., p. 103.

21 Jean Alphonse Bernard, op. cit., p. 240.

22 Hervé Coutau-Bégarie, op. cit., p. 243.

23 Jaswant Singh, *Defending India*, New Delhi, Macmillan India, 1999, p. 27.

24 Le *Raj* est la dénomination non officielle désignant la période coloniale britannique en Asie du Sud.

25 K. Subrahmanyam, cité dans Jaswant Singh, *Defending India*, op. cit., p. 2.

une mise à l'écart des élites nationales en matière d'élaboration et de mise en œuvre de la politique extérieure. Par conséquent, tout en unifiant le pays, la colonisation a également écarté les Indiens du pouvoir, et donc du savoir-faire que confère sa pratique. Ce manque d'expérience a eu de lourdes conséquences stratégiques, notamment lors des multiples conflits l'opposant à ses deux voisins.

#### UNE CONFLICTUALITÉ AÉROTERRESTRE

Si l'histoire indienne précoloniale et coloniale ne fut pas une période favorable au développement d'une pensée stratégique navale pour l'Inde contemporaine, les engagements militaires depuis le départ britannique ne peuvent non plus être considérés comme des éléments moteurs en la matière. Depuis l'indépendance, l'Inde a été confrontée à cinq conflits majeurs, quatre contre le Pakistan et un contre la Chine, conséquences de litiges territoriaux trouvant leurs racines dans le partage de l'Empire britannique et dans sa politique des États tampons. Ces contentieux n'ont toujours pas trouvé de solutions satisfaisantes pour l'ensemble des parties, désormais toutes des puissances nucléaires. Ces conflits frontaliers sont pour New Delhi la principale source d'inquiétude en matière de défense. Or, cette situation stratégique occupe essentiellement les forces aéroterrestres, et n'implique la Marine que pour des aspects secondaires.

Cette analyse est confirmée par le bilan des engagements de l'Indian Navy depuis l'Indépendance, sa participation aux différentes guerres étant extrêmement diverse, dans l'intensité et dans la durée, mais aussi dans la réussite. Lors du conflit sino-indien de 1962, la Marine ne fut nullement impliquée, car si l'Inde et la Chine ont des frontières terrestres communes, la géographie maritime des deux pays est tout autre. Les deux pays sont éloignés de plusieurs jours de mer, et les navires doivent passer des détroits tels que Malacca, la Sonde ou Lombok, pour atteindre l'océan Indien ou la mer de Chine méridionale. Les moyens navals à la disposition des deux pays en 1962 étaient essentiellement destinés à assurer une défense côtière, ce qui n'a pas permis d'engager des combats navals. Or ce conflit, central dans la mémoire des Indiens, car il a démontré l'échec total de la stratégie militaire menée depuis l'indépendance, a concentré l'attention des politiques, des budgets, et de la réflexion autour de l'armée de terre et de l'armée de l'air. Dans les trois ans qui suivirent le conflit, la Marine a vu ses budgets drastiquement diminués afin d'accélérer la modernisation des autres armes<sup>26</sup>. Lors du conflit

<sup>26</sup> Archives du ministère des Affaires étrangères (ensuite Arch. MAE), n° 1063/AS, 8 août 1963, dossier 184, Télégramme de l'ambassadeur de France aux Indes, Jean-Paul Garnier.

indo-pakistanaï de 1965, l'engagement partiel de la Marine a démontré un manque de savoir-faire en matière de stratégie navale de la part des dirigeants indiens. D'une part, le gouvernement indien ne voulait pas impliquer l'Indian Navy afin de restreindre les théâtres d'opérations, d'autre part, le chef d'État-major de l'armée de terre, qui avait la direction des opérations, ne souhaitait pas non plus engager la Marine dans les combats, afin de donner la priorité aux forces aéroterrestres<sup>27</sup>. La Marine fut ainsi déployée dans le golfe du Bengale afin de prévenir toute tentative d'invasion des îles Andamans et Nicobar par l'Indonésie, Soekarno ayant en effet, à plusieurs reprises, contesté la souveraineté indienne sur l'archipel<sup>28</sup>. La conséquence de ce choix fut le bombardement de la ville de Dwarka, sur la façade maritime ouest, par la Marine pakistanaïse. Même si, au lendemain du conflit, le ministre de la Défense indienne, Yashwantrao Chavan, qualifia le rôle de la Marine d'essentiel, pour avoir assuré la sécurité d'îles « vitales » pour l'Inde, son absence des principaux théâtres d'opérations lui valut d'être vivement critiquée dans les médias et au Parlement indien<sup>29</sup>. Enfin, la guerre indo-pakistanaïse de 1971 fut un succès pour la Marine indienne qui, en se déployant dans le golfe du Bengale, permit de couper les voies de communication maritimes entre le Pakistan oriental et occidental, seul moyen de ravitaillement des troupes pakistanaïses. En rendant hommage régulièrement aux morts de cette guerre par l'organisation de commémorations, la Marine tente d'atténuer son manque de visibilité en faisant valoir son engagement et son succès lors de ce conflit<sup>30</sup>.

L'implication partielle et peu visible de l'Indian Navy dans les principaux conflits du pays se ressent dans les priorités accordées aux réflexions stratégiques. Alors que fut créé, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, The United Service Institution (USI), et, en 1965, l'Institut for Defense Studies and Analyses (ISDSA), deux centres indiens dédiés à la réflexion stratégique interarmées, les préoccupations essentiellement aéroterrestres et nucléaires ont occulté le domaine maritime. Il a ainsi fallu attendre 2005 pour que se crée la National Maritime Foundation, institut spécialisé dans la recherche stratégique maritime. Son objectif est de « rectifier le manque d'intérêt historique des Indiens vis-à-vis de la doctrine navale, et de remplir de ce fait l'absence de réflexion stratégique sur ce sujet »<sup>31</sup>. Toutefois, le retard semble considérable : alors que l'ISDSA et l'USI ont pu

27 Admiral G. M. Hiranandani, *Transition to Triumph 1965-1975*, New Delhi, Lancers, 2000, p. 40.

28 *Ibid.*, p. 25.

29 *Ibid.*, p. 51-53.

30 Himanshu Bhayan, « Indian Navy revives 1971 war memories », *Business Standard*, 5 novembre 2005.

31 Cf. <[www.MaritimeIndia.org](http://www.MaritimeIndia.org)>.

stimuler, *a minima*, une réflexion au sein des organes de défense, le premier document doctrinal n'est publié par la Marine indienne qu'en 2004<sup>32</sup>.

Enfin, si l'éclatement politique de l'Inde fut un frein au développement de toute pensée stratégique navale, la volonté de préserver l'unité du pays fut également un obstacle à toute réflexion en la matière. La pensée gandhienne de non-violence qui a tant marqué la lutte pour l'indépendance et les valeurs défendues par Jawaharlal Nehru sur la scène internationale, ont souvent fait de l'Inde un pays pacifiste. Or, malgré ces valeurs et la volonté d'apaiser les tensions et les conflits, la violence s'exprimant au sein de la société indienne dénote une réalité contraire : les violences entre populations aboutissent, parfois, à des pogroms et à des actes terroristes. L'affrontement entre le gouvernement indien et les indépendantistes sikhs a, de nombreuses fois, abouti aux massacres de ces derniers ; et les violences entre hindous et musulmans ont également donné lieu à des pogroms dans certains États indiens, tel que celui du Gujarat<sup>33</sup>. Enfin, la guérilla maoïste naxalite déstabilise la moitié du pays et constitue un risque de sécurité majeur depuis plus de 40 ans<sup>34</sup>. L'assassinat d'Indira Gandhi ou encore celui de son fils Rajiv Gandhi sont le témoignage de ces violences politiques qui atteignent le plus haut sommet de l'État indien. À la suite de plusieurs attentats terroristes en 2011, le premier ministre indien, Manmohan Singh, a rappelé que les principaux défis sécuritaires indiens étaient intérieurs, faisant notamment référence à la rébellion naxalite. Il a en particulier souligné le besoin d'un « puissant effort collectif et coordonné » de l'ensemble de l'État fédéral et des États locaux pour lutter contre ces problèmes<sup>35</sup>. Cette situation fait dire à l'ancien ministre de la Défense indien, Jaswant Singh, que l'Inde est incapable de dégager un « surplus de puissance militaire » ou de violence, vis-à-vis de l'extérieur, les problèmes intérieurs et frontaliers captant une large partie de l'attention des politiques et des organes de sécurité de l'État<sup>36</sup>. Ainsi, le Pakistan, la Chine et la situation interne, semblent faire de la mer et des questions navales, des priorités secondaires, tant dans la réflexion stratégique que dans l'action politique.

32 Maritime Doctrine and Concept Center, *Indian Maritime Doctrine*, Bombay, Standard Press, 2004.

33 Christophe Jaffrelot, « Les violences entre hindous et musulmans au Gujarat (Inde) en 2002 : émeutes d'État, pogroms et réaction antijihadiste », *Tiers Monde*, 2003, t. 44, n°174, p. 345-368.

34 Raman Dixit, « Naxalite Movement in India: The State's Response », *Journal of Defence Studies*, vol. 4, n° 2, avril 2010, p. 21-35.

35 « La sécurité de l'Inde est «incertaine», selon le premier ministre Singh », publié le 16 septembre 2011, par l'AFP, <[www.lapresse.ca/international/asi-e-oceanie/201109/16/01-4448365-la-securite-de-linde-est-incertaine-selon-le-premier-ministre-singh.php](http://www.lapresse.ca/international/asi-e-oceanie/201109/16/01-4448365-la-securite-de-linde-est-incertaine-selon-le-premier-ministre-singh.php)>, consulté le 26 mai 2012.

36 Jaswant Singh, *op. cit.*, p. 28

Ces premières analyses, qui aboutissent à l'absence de pensée stratégique navale peuvent paraître contradictoires avec un autre constat, celui de la multiplication de la flotte de combat indienne par plus de quatre en 50 ans<sup>37</sup>. En effet, alors qu'en 1962, elle comptait 87 000 tonnes en pleine charge (tpc)<sup>38</sup>, en 2012 ce chiffre dépasse 350 000 tpc. Cet effort, extrêmement significatif pour une marine peu engagée dans les conflits, interroge sur ses motivations. En réalité, le constat d'une absence de stratégie navale ne doit pas cacher les efforts indiens pour en développer une. En effet, depuis l'indépendance, une réflexion, d'inspiration étrangère, essentiellement anglo-saxonne, fait émerger progressivement les contours d'une stratégie navale indienne.

Toute réflexion sur la Marine indienne ne peut se faire sans la lecture des ouvrages de Kavalam Madhava Panikkar, en particulier *India and the Indian Ocean : An Essay on the Influence of Sea Power on Indian History*. Son analyse des raisons qui ont amené l'Inde à être colonisée, ainsi que la stratégie maritime qu'il propose pour une Inde indépendante, montrent la profondeur de l'influence britannique sur les élites indiennes. Ce proche de Jawaharlal Nehru est un ardent militant pour la prise de connaissance, par les Indiens, de leur histoire maritime, et il ne manque pas de rappeler, dans chacun de ses ouvrages, que la mer a tout autant façonné l'Inde et les Indiens que la terre. Dans son *Histoire de l'Inde*, le premier paragraphe de son premier chapitre énonce que l'Inde « étant une péninsule triangulaire dont deux côtés sont baignés par l'océan Indien, elle a, dès les premiers temps de son histoire, manifesté un intérêt prédominant pour la mer »<sup>39</sup>. Influencé par les écrits d'Alfred Mahan, Panikkar considère que l'histoire indienne démontre que les puissances maritimes sont supérieures aux puissances terrestres<sup>40</sup>. En effet, pour lui la vulnérabilité de l'Inde face aux puissances maritimes réside dans son absence de contrôle de la haute mer. Les États indiens, comme l'empire des Cholas, qui furent des thalassocraties, n'ont jamais eu pour stratégie de contrôler l'océan Indien. Leurs forces navales étaient principalement destinées aux transports de troupes, à l'escorte, et surtout à la protection des côtes indiennes. Ainsi, contrairement à la logique européenne, le contrôle de la

37 La « *flotte de combat* » est constituée par les navires de guerre (patrouilleurs hauturiers, corvettes, frégates de 1<sup>er</sup> rang et de 2<sup>nd</sup> rang, croiseurs, porte-avions et porte-aéronefs, sous-marins et chasseurs de mines), ainsi que par les navires de soutien (bâtiments de soutien logistique, pétroliers ravitailleurs, navires de transport stratégique).

38 La « *pleine charge* » d'un navire représente le poids du navire en sortant du chantier, plus la charge maximum qu'il peut transporter.

39 K. M. Panikkar, *Histoire de l'Inde*, op. cit., p. 15.

40 K. M. Panikkar, *India and the Indian Ocean : An Essay on the Influence of Sea Power on Indian History*, op. cit., p. 14.

haute mer ne fut jamais envisagé comme une stratégie par les différents empires indiens. À l'inverse, les navigateurs portugais se seraient considérés comme des « seigneurs des mers » ayant le droit de confisquer la marchandise de tout navire naviguant sans leur autorisation<sup>41</sup>. S'ils ont rencontré de fortes résistances lors de leur arrivée en Inde<sup>42</sup>, leur contrôle de la haute mer leur a permis de s'installer durablement dans la région. Tenant compte des leçons du passé, et s'inspirant des thèses mahaniennes et des leçons coloniales, Panikkar préconise un verrouillage de l'océan Indien par l'établissement de bases sur des îles à la position stratégique pour le contrôle des voies de communication maritimes. Il désigne les îles de Socotra, du Sri Lanka, ainsi que l'archipel d'Andaman et Nicobar<sup>43</sup>, comme les éléments principaux de cette stratégie. Toutefois, réaliste sur les capacités d'une Inde indépendante, il comprend que son pays n'a ni les moyens financiers ni les moyens diplomatiques d'une telle entreprise ; il n'envisage donc un tel système de défense que dans le cadre du Commonwealth en coopération avec la puissance britannique. Aujourd'hui, la lecture de *India and the Indian Ocean : An Essay on the Influence of Sea Power on Indian History*, est obligatoire pour tout officier de marine indien, et l'influence de ses écrits se retrouve dans de nombreux ouvrages doctrinaux. Il est le principal et probablement le seul intellectuel à avoir apporté un éclairage stratégique à l'histoire maritime de l'Inde.

L'Influence anglaise, observée dans les écrits de Panikkar, se poursuit après l'indépendance. En effet, l'Inde qui avait retrouvé sa souveraineté en 1947, n'a pas repris l'ensemble des commandements de sa Marine puisque, jusqu'en avril 1958, les principaux commandements de l'Indian Navy furent sous les ordres d'officiers britanniques, les derniers ne partant qu'en 1962. Cette présence se ressent dans le Outline Plan for the Reorganization and Développement of the Royal Indian Navy, groupe de travail devant établir les besoins et les modes d'acquisitions pour ce qui est encore la Royal Indian Navy au lendemain de l'indépendance. Lorsqu'il rend son rapport, un an plus tard, il prévoit un plan de réarmement pour quinze ans sous forte influence britannique. Ainsi, comme le préconise Panikkar, l'usage de la Marine indienne est vu, dès 1947, comme un supplétif de la Royal Navy dans la perspective d'un conflit mondial en ce début de Guerre froide<sup>44</sup>.

41 K. M. Panikkar, *Asia and the Western Dominance, a Survey of Vasco Da Gama Epoch of Asian History 1498-1945*, London, G. Allen and Unwin, 1953, p. 29-34.

42 En 1521, une flotte portugaise est battue par celle du Gujarat au large de Chaul et, en 1528, les Portugais perdent 73 navires sur 80 lors d'une bataille au large de Bandrus.

43 K.M. Panikkar, *India and the Indian Ocean...*, op. cit., p. 15.

44 Admiral Satyindra Singh, *Blueprint to Bluwater-Indian navy*, p. 51, et HMSO Copyright Office, Norwich, MBI/G24, Lettre de Lord Mountbatten adressée à L.J. Callaghan, 31 août 1951, dans Jaswant Singh, *Defending India*, op. cit., p. 119.

Les influences coloniales ne concernent pas seulement les écrits de Panikkar ou encore les programmes d'armements, ils orientent également, sans déterminisme<sup>45</sup>, la perception stratégique du gouvernement et ses décisions en matière de politique étrangère. La politique étrangère indienne semble guidée par la volonté de construire un cordon sanitaire autour de l'Inde afin d'empêcher l'implantation de régimes hostiles dans des pays de petite taille situés à sa proximité<sup>46</sup>.

Même si Nehru fut le pourfendeur du colonialisme et un militant acharné contre la présence britannique en Inde, il réactiva, dès l'indépendance, la politique anglaise des États tampons ou *buffer states*, par le biais de protectorats, entre la frontière indienne et la Chine. Ainsi, en septembre 1949, il signa un traité avec le Bhoutan pour mettre sous tutelle indienne la politique étrangère bhoutanaise, renouvelant celui signé par l'administration coloniale en 1910<sup>47</sup>. En mars 1950, l'Inde signa également un traité avec le Sikkim, faisant là aussi de ce micro-État un protectorat, autonome de l'Inde dans ses affaires intérieures, mais politiquement dépendant de New Delhi pour ses relations extérieures<sup>48</sup>. La même année, New Delhi et Katmandou signèrent un traité de paix et d'amitié : même s'il n'établissait pas concrètement un protectorat sur le pays, il accroissait l'influence indienne dans la politique étrangère népalaise<sup>49</sup>.

Cette politique, qui a débuté aux frontières himalayennes, s'est poursuivie dans l'océan Indien. Après le conflit sino-indien de 1962, le gouvernement indien décide de construire une base navale à Port-Blair, dans les archipels d'Andaman et Nicobar, base située au nord du détroit de Malacca, permettant de surveiller les navires naviguant dans la zone<sup>50</sup>. Enfin, en 1987, lorsque l'Inde intervient au Sri Lanka comme force d'interposition entre les Tigres tamouls et les forces régulières, elle tente de s'imposer comme élément stabilisateur

45 Il est important de rappeler qu'en l'espèce la culture stratégique britannique influence plus qu'elle ne détermine les décisions du gouvernement indien.

46 Dans l'ouvrage de James R. Holmes, Andrew C. Winner *et al.*, *Indian naval strategy in the twenty-first century*, London, Routledge, 2009, p. 42-45, il est question d'une appropriation de la doctrine Monroe par les Indiens, rejetant ainsi toute intervention ou ingérence étrangère dans la sphère d'influence indienne.

47 Arch. MAE, Article II du *Treaty of Friendship Between the Government of India and the Government of Bhutan*, dossier 38 États princiers.

48 Arch. MAE, Note de l'ambassade de France aux Indes, 21 mars 1950, dossier 38 États princiers.

49 L'article V stipule « *the government of Nepal shall be free to import, from or through the territory of India, arms, ammunitions or warlike material and equipment necessary for the security of Nepal* ». Même si le traité ne déclare pas que ces approvisionnements ne peuvent qu'exclusivement transiter par le territoire indien, New Delhi l'interprétera comme tel par la suite.

50 Arch. MAE, Télégramme de l'ambassadeur de France aux Indes, Jean-Paul Garnier, n° 1063/AS, déjà cité.

de la région ; de manière encore plus significative, l'intervention en 1988 aux Maldives pour empêcher un coup d'État, montre que l'Inde apporte son soutien aux régimes de la région qui lui sont favorables. Aujourd'hui, dans les publications doctrinales de la Marine indienne on retrouve des éléments américains ou britanniques. Dans l'*Indian Maritime Doctrine*<sup>51</sup>, la Marine met en avant l'idée de maîtrise des voies de communication maritimes, à la fois dans le but de protéger son commerce et pour pouvoir interrompre celui de son adversaire<sup>52</sup>. Pour atteindre cet objectif, l'ouvrage met l'accent sur les capacités d'interventions, notamment sous-marines, au niveau des *choke points* ou des détroits stratégiques de l'océan Indien, à l'image de la puissance britannique<sup>53</sup>. Enfin, l'ensemble de cette stratégie doit être destiné à livrer et à gagner la « bataille décisive » mahanienne<sup>54</sup>.

Toutefois, le poids des influences anglo-saxonnes, profondes dans les représentations stratégiques indiennes, fut affaibli par la Guerre froide. En effet, l'une des conséquences de la politique du non-alignement fut la restriction des exportations d'armements par l'Angleterre et les États-Unis, Washington et Londres souhaitant un rapprochement plus clair de New Delhi en faveur du Bloc Ouest. En raison de ces limitations les Indiens se tournèrent progressivement vers l'URSS. La signature du contrat de vente de sous-marins soviétiques à l'Inde, en septembre 1965, marqua le tournant dans les politiques d'acquisition de la Marine<sup>55</sup>. Ces premières importations d'armements, qui étaient le début d'une longue série, entraînèrent avec elles l'arrivée d'instructeurs russes afin de préparer les marins indiens à l'usage de leurs nouvelles armes. Ces échanges modifièrent certains modes de pensées et pratiques de l'Indian Navy par l'introduction de méthodes et de doctrines d'emplois des forces navales d'origines soviétiques. Le retrait des positions britanniques à « l'est de Suez » dès le début des années 1970, conjugué à la signature d'un traité de coopération indo-soviétique en août 1971, scella un lien entre les deux pays dont on voit encore les conséquences. Aujourd'hui, les officiers servant dans certaines spécialités navales, telles que l'arme sous-marine, utilisent des doctrines inspirées de la pensée stratégique soviétique, ce qui n'est pas le cas à bord de navires construits à partir de transferts de technologie britannique. Ainsi, si l'influence britannique s'est répandue au sein des élites indiennes par le biais de la colonisation, ici c'est la politique

51 Maritime Doctrine and Concept Center, *Indian Maritime Doctrine INBR 8*, Standard Press, Inde, 2009.

52 *Ibid.*, p. 93-94.

53 *Ibid.*, p. 95.

54 *Ibid.*, p. 93.

55 Admiral G. M. Hiranandani, *Transition to Triumph 1965-1975*, *op. cit.*, p. 34.

d'armements, issus de désaccords politiques, qui a fait entrer progressivement les modes de pensée soviétiques au sein de certaines armes navales<sup>56</sup>.

166

L'Inde précoloniale et coloniale n'a pu développer de pensée stratégique maritime adaptée à l'Inde indépendante en raison, tout d'abord, d'une absence d'unité géographique et politique empêchant par conséquent de penser le territoire indien et la défense de ses intérêts comme un tout, mais également en raison de croyances religieuses faisant de la mer un lieu de souillure pour les hindous. Enfin, même si la puissance britannique fut un exemple historique de thalassocratie, tout régime colonial dépossédant les autochtones de leur politique étrangère et de leur défense, les Indiens n'ont donc pu développer un quelconque savoir-faire en la matière pendant plusieurs siècles. Toutefois, malgré un contexte stratégique depuis l'indépendance peu enclin à faire des forces navales un outil indispensable à la sécurité de l'Inde, une pensée stratégique maritime, d'inspiration britannique, est actuellement en gestation. Les publications doctrinales de l'Indian Navy depuis une dizaine d'années permettent de comprendre que cette lacune devient une source de préoccupation pour les plus hautes instances de la Marine.

Toutefois, la lecture de ces ouvrages interroge quant à la cohérence des choix stratégiques par rapport aux moyens à la disposition de la Marine. Pour faire de l'océan Indien un « lac britannique », l'Angleterre a dû occuper les principaux points de passages de l'océan Indien, verrouillant ainsi l'accès à la zone. Pour les Indiens il ne s'agit pas, bien évidemment, de mener une politique d'occupation de ces zones, toutefois ils veulent être en capacité de les sécuriser. Or, si l'Inde est aujourd'hui la principale puissance des pays riverains de l'océan Indien, elle n'est certainement pas la seule puissance de cet océan. La présence militaire américaine remplit déjà les missions que la Marine indienne souhaiterait faire siennes. De plus, l'accroissement des actes de pirateries dans le golfe d'Aden a servi de prétexte à d'autres pays, tels que la Chine ou le Japon, pour maintenir une présence permanente sur zone. Ainsi, en s'inspirant de la pensée stratégique étrangère, le défi pour l'Inde est de se l'approprier, en adaptant ses objectifs à ses moyens politiques et militaires, et non de l'imiter. En effet, l'océan Indien étant une zone mondialement stratégique, l'enjeu pour l'Inde n'est pas tant la sécurisation de ses intérêts maritimes que la dilution de sa puissance dans des rivalités navales qui l'éloigneraient de ses objectifs propres.

---

56 Gilles Boquérat et VAE (2S) Patrick Hébrard, *La Politique d'influence indienne dans l'océan Indien*, rapport n°43/FRS/Indien, 18 août 2009, p. 22.

LES CONCEPTIONS TERRESTRES ET NAVALES  
DE LA DÉFENSE CÔTIÈRE :  
DÉBAT STRATÉGIQUE POUR UNE MARINE CHINOISE  
EN DEVENIR (XVI<sup>e</sup> SIÈCLE)

*Paola Calanca*

*Maître de conférences,*

*responsable du Centre de l'école française d'Extrême-Orient à Taïpei (Taiwan)*

Au cours des années 1540-1560, les côtes orientales de la Chine – principalement les provinces du Zhejiang et du Fujian – furent la proie des *wokou* 倭寇, équipages pirates d'origine hétéroclite, actifs entre les îles japonaises et le continent chinois. Un siècle plus tard, entre 1644 et 1683, les habitants de ces mêmes rivages, ceux du Fujian en particulier, se retrouvèrent au centre des conflits de la transition dynastique Ming 明 (1368-1644) - Qing 清 (1644-1911) qui laissèrent la région exsangue. À la suite de ces deux secousses, le littoral fut définitivement intégré au discours sécuritaire de l'empire, jusque-là essentiellement axé sur les frontières septentrionales. Les enseignements tirés de la première confrontation et de ses conséquences aboutirent à la remise à plat du dispositif militaire établi au début de la dynastie Ming, et dont l'entretien avait souffert de l'incurie du gouvernement. Cette crise stimula également, au sein de l'élite dirigeante et de ses conseillers, d'intéressants débats sur les stratégies et les politiques à mettre en œuvre pour assurer la protection de ce nouveau front et le développement de forces navales performantes. Deux sujets se trouvèrent au centre des discussions : la politique dite de « prohibition maritime » (*haijin* 海禁), qui ne sera pas prise en compte dans cet article, et le choix de la doctrine à adopter, à savoir l'application d'une stratégie défensive à partir d'une ligne fixe, constituée par les rivages continentaux, ou la création d'une flotte aguerrie, censée intercepter l'ennemi avant qu'il ne débarque. C'est cette seconde approche qui fut, en théorie, privilégiée. Les auteurs de l'époque présentent en effet ces options dans l'ordre suivant : la « défense en mer » (*yu haiyang* 禦海洋), ou encore l'« arrêt de l'ennemi en pleine mer » (*fangdi yu hai* 防敵於海) ; la « consolidation du dispositif défensif du littoral » (*gu hai'an* 固海岸) ; et, pour finir, un « renforcement des ouvrages de défense des villes et des places

fortifiés » (*yan cheng shou* 嚴城守). Cette dernière ne constitua, en revanche, jamais une option à part entière : elle fut envisagée comme complémentaire aux deux premières.

168

À partir de la seconde moitié du xvi<sup>e</sup> siècle, la marine revint ainsi sur le devant de la scène et l'espace maritime fut mieux considéré par le gouvernement chinois. Cet effort concerna avant tout les questions militaires, avec l'intégration définitive au territoire de l'empire de certaines îles stratégiques qui furent, au cours des décennies suivantes, dotées de bases navales. L'organisation territoriale des unités de l'armée profita aussi de cet élan : le commandement des troupes régulières, basé sur le système des garnisons, fut épaulé par la hiérarchie tactique, jusque-là surtout réservée aux régions frontalières du Nord, et dont les officiers étaient, du moins en théorie, recrutés en fonction de leurs compétences et non pas sur la base de leur statut héréditaire, comme c'était le cas pour les troupes régulières. Le littoral fut divisé en axes opérationnels qui permirent de resserrer les liens entre les différentes unités placées sous les ordres d'un seul homme, et favorisèrent une meilleure mobilité et une rapidité d'intervention accrue des soldats<sup>1</sup>. Toutes ces mesures prouvèrent, un temps, leur efficacité. Qu'en fut-il, en revanche, de la flotte ? La réorganisation des escadres connut une nette amélioration et il en fut de même pour le travail de leurs équipages, plus particulièrement ceux qui assuraient le service de garde-côte. La composition des flottilles et l'entraînement des hommes furent rationalisés. Ceux qui participèrent à ces réalisations souhaitèrent, pour certains du moins, rétablir la puissance navale de leur pays. Il est probable néanmoins qu'ils l'envisagèrent non pas au sens politique de domination des mers – la situation géostratégique de la Chine n'était plus celle des xii<sup>e</sup>, xiii<sup>e</sup>, xiv<sup>e</sup> et début xv<sup>e</sup> siècles – mais comme une force de dissuasion et de contrôle des mers environnantes.

#### PUISSANCE NAVALE ET PUISSANCE MARITIME CHINOISES : RETOUR SUR IMAGE

Si l'on en croit Saint-John Perse,

[...] la Chine est certainement le pays le moins fait pour un homme de mer. Elle est terre de paysannerie et de petit artisanat, et l'immensité de son littoral ne change rien à son hostilité pour la mer. Le Chinois lui-même, qui n'aime pas la mer, ne peut vivre ou travailler sur l'eau qu'à la façon d'un paysan sur terre, familialement, avec ses lares et tout son attirail terrestre. Il édifie ses plus belles

1 Sur l'organisation et l'évolution militaire des Ming et du début des Qing, voir Paola Calanca, *Piraterie et contrebande au Fujian. L'administration chinoise face aux problèmes d'illégalité maritime (17<sup>e</sup>-début 19<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Éditions des Indes savantes, 2011, p. 163-245.

jonques de haut bord comme une Arche pour le déluge, et dans ce même “bois d’aigle” dont on fait les cercueils d’apparat<sup>2</sup>.

Cette idée, finalement assez répandue encore de nos jours, empêche de reconnaître à ce pays l’importance de la longue et brillante tradition navale qui fut la sienne, et fait oublier qu’entre le XII<sup>e</sup> et le début du XV<sup>e</sup> siècle, principalement sous les Song du Sud 南宋 (1127-1279) et les Yuan 元 (1271-1368), la cour fit de la marine un instrument de gouvernement : la Chine devint, à cette époque, une puissance maritime !<sup>3</sup> « Les forces navales sont notre force et il ne faut pas les négliger », disait l’empereur Xiaozong 孝宗 (r. 1163-1189), et encore « Notre défense actuelle est constitué par le Yangzi 揚子江 (Changjiang 長江) et la mer [...]. Employer la marine, c’est utiliser notre arme la plus puissante pour attaquer l’ennemi »<sup>4</sup>.

Depuis la dynastie Song 宋 (960-1127 ; 1127-1279), la mer et l’ensemble des problématiques qui lui sont attachées furent en effet progressivement prises en compte dans les stratégies du gouvernement, aussi bien d’un point de vue militaire qu’économique<sup>5</sup>. C’est à partir de cette époque que la flotte fut graduellement

- 2 Saint-John Perse, *Œuvres complètes*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque de la Pléiade », 2<sup>e</sup> éd., 1982, p. 887 ; Lettre à Joseph Conrad signée Saint-Léger Léger (Pékin, 26 février 1921), p. 885-889.
- 3 Au sujet des conditions géopolitiques et économiques qui furent à la base de ce développement, voir l’ouvrage de Jacques Dars, *La Marine chinoise du X<sup>e</sup> siècle au XIV<sup>e</sup> siècle*, Paris, Economica, coll. « Études d’histoire maritime », 11, 1992, ainsi que l’article de Lo Jung-pang, « The Emergence of China as a Sea Power during the Late Sung and Early Yüan Periods », *Far Eastern Quarterly*, XIV-4, 1954-1955, p. 489-503.
- 4 *Song huiyao gao* 宋會要稿 (*Recueil des institutions de la dynastie Song*, version provisoire), Shihuo 食貨 (Économie), chap. 50, p. 26 ; Chen Ke 陳克 *et al.*, *Dongnan fangshou libian* 東南防守利便 (*Les avantages de la défense des régions du Sud-Est*, 1131), Xuehai leibian, 3, p. 28-29. Cités par Lo Jung-pang.
- 5 Les sources de la dynastie Song 宋 (960-1279) attestent effectivement de cet élargissement de l’horizon marin : le *Récit illustré d’une mission diplomatique à Koryŏ pendant l’ère xuanhe* (1119-1126) (*Xuanhe fengshi Gaoli tujing* 宣和奉使高麗圖經), rédigé par Xu Jing 徐兢 (1091-1153) et présenté à l’empereur en 1124 ; Sally Church, « Conception of Maritime Space in Xu Jing’s *Xuanhe fengshi Gaoli tujing* », dans Angela Schottenhammer et Roderich Ptak (dir.), *The perception of Maritime Space in Traditional Chinese Sources*, Wiesbaden, Harrassowitz Verlag, 2006, p. 79-107 ; *En guise de réponse aux questions concernant les contrées au-delà des passes* (*Lingwai daida* 嶺外代答) de Zhou Qufei 周去非 (1135-1189) qui y consigna (chap. 2 et 3) les renseignements sur les pays étrangers recueillis auprès des navigateurs présents dans le port de Canton (traduit par Almut Netolitzky en 1977, *Das Ling-wai tai-ta von Chou Ch’ü-fei, Eine landeskunde Südchinas aus dem 12. Jahrhundert*, Münchener ostasiatische Studien, Band 21, Wiesbaden, Franz Steiner Verlag GMBH) ; la Relation sur les pays étrangers (Zhuhan zhi 諸蕃志, 1250) de Zhao Rugua 趙汝適 (1170-1228), inspecteur des douanes à Quanzhou 泉州, qui reprend pour beaucoup les notices du texte précédent (traduction de Friedrich Hirth et William Woodville Rockhill, *Chau-Ju-Kua: His work on the Chinese and Arab Trade in the twelfth and thirteenth Centuries*, Cheng-Wen Publishing Company, 1967, reprise et

organisée sur des bases permanentes, en particulier après la défaite de 1127 qui sonna le glas des Song du Nord 北宋 (960-1127). Avec l'arrivée des envahisseurs étrangers – d'abord les Jin 晉, puis les Mongols à partir des années 1230, les forces navales furent amenées à jouer un rôle grandissant au sein de la défense territoriale. Selon les témoins qui participèrent à la gestion du pays pendant ces années difficiles, la cour envisagea dès le début du XII<sup>e</sup> siècle l'adoption d'une politique navale forte et ses escadres étendirent leur contrôle jusqu'au Japon et la Corée<sup>6</sup>. Sur le plan économique, le commerce maritime fut encouragé afin de soutenir les efforts de paix et de guerre qui caractérisèrent l'ensemble de cette période dynastique, dominée par une insécurité permanente. Le gouvernement Yuan poursuivit cette politique et, comme son prédécesseur, tira profit du commerce maritime par l'instauration de monopoles et de taxes diverses sur les produits d'importation. Il sut par ailleurs exploiter l'avance navale chinoise pour lancer d'importantes expéditions contre le Japon (1274 et 1281), la Birmanie (1277, 1283 et 1287), le Champa (1283), l'Annam (1285 et 1287), les Ryūkyū (1291-1292) et Java (1293). Entre le X<sup>e</sup> et le XIV<sup>e</sup> siècle, la marine joua ainsi un rôle moteur dans l'évolution aussi bien économique que militaire tout en soutenant l'action de la cour. Au cours de cette période, la Chine devint une puissance maritime et le resta jusqu'aux premières décades du XV<sup>e</sup> siècle. Par la suite, l'importance de sa flotte diminua, et il en fut de même de l'influence de ses partisans auprès des souverains. Seul le secteur privé, très dynamique, poursuivit outre-mer sa croissance, et finit par occuper une place prépondérante sur les marchés asiatiques.

La dynastie Ming, présentée le plus souvent comme une époque de régression sur le front maritime, apporta toutefois d'importantes contributions dans ce domaine, principalement au regard de la protection de la ligne côtière. À partir de la fin du XIV<sup>e</sup> siècle, en effet, son fondateur, Zhu Yuanzhang 朱元璋 (1328-1398, r. 1368-1398), adopta, en réponse à la menace des pirates japonais (*wokou*)<sup>7</sup> et chinois, une politique de défense maritime (*haifang* 海

---

annotée dans les années 1990 par Han Zhenhua 韓振華, Hong Kong, Centre of Asian Studies Occasional Papers and Monographs, 2000). Sous les Yuan 元 (1271-1368) et les Ming, d'autres ouvrages vinrent s'ajouter à cette liste, dont probablement l'une des premières cartes du littoral, incluse dans l'*Atlas de Chine* (*Yutu* 輿圖) de Zhu Sibei 朱思本 (1273-1337), compilée autour de 1320 (Walter Fuchs, « The 'Mongol Atlas' of China by Chu Ssu-pen and the Kuangyu t'u », *Monumenta Serica*, Monograph series 8, Pei-ping, 1946).

6 Lo Jung-Pang, « The Emergence of China as a Sea Power during the Late Sung and Early Yuan Periods », art. cit., p. 491.

7 Au XIV<sup>e</sup> siècle, les *wokou* étaient essentiellement des Japonais, parfois accompagnés de quelques Coréens, tandis que dans les années 1540-1560 il s'agissait de flottes aux équipages cosmopolites – Japonais, Coréens, Portugais, etc. –, comprenant une majorité de Chinois, dont étaient issus les meneurs les plus importants.

防)<sup>8</sup>. À y regarder de plus près, ces mesures concernèrent l'ensemble du littoral : établissement d'un dispositif opérationnel censé protéger les rivages et les eaux adjacentes, comprenant la constitution et l'entretien d'une flotte ; restriction du commerce maritime au sein du système tributaire ; promulgation de règlements censés contrôler les populations ainsi que leurs activités (*haijin*), dont l'objectif était d'éviter d'éventuelles collusions avec un ennemi posté au large ou venant de l'étranger. Elles ne prévoyaient, en revanche, aucune projection de l'action de la marine à l'étranger, comme cela avait été le cas sous la dynastie mongole. Les textes sont clairs à ce sujet, comme l'attestent, par exemple, les instructions de Zhu Yuanzhang rapportées dans les *Chroniques véridiques de la dynastie Ming* :

[...] en ce qui concernait les pays du Sud (Man 蠻) et de l'Est (Yi 夷) situés Outremer, s'ils menaçaient la Chine, il n'était pas possible de ne pas les réprimer, mais dans le cas contraire, il ne fallait pas lever des troupes contre eux. Les anciens disaient : 'l'expansion territoriale ne permet pas de sauvegarder la paix. Perturber le peuple amène le désordre'. L'empereur Yang 楊 de la dynastie Sui 隨 [581-618], par exemple, leva des troupes contre les Ryukyu 琉球, tuant son peuple, brûlant ses palais et ses habitations, et faisant plusieurs milliers de prisonniers. Il obtint certes le territoire, mais ne réussit même pas à se procurer ce dont il avait besoin. S'il subjuga la population, il ne put l'employer. Ainsi faisant, il apporta les troubles aussi en Chine et fut ridiculisé dans les livres d'histoire. Mon impression est que les différents petits pays des Man et des Yi sont séparés de la Chine par des montagnes, par la mer ou éloignés dans des endroits perdus, et ils ne posent ainsi aucun danger à notre pays. Je ne les attaquerai certainement pas. Seuls les Hu 胡 et les Rong 戎 du Nord-Ouest ont représenté pendant des générations un danger. Il faut ainsi que nous nous prémunissions efficacement contre eux<sup>9</sup>.

Tels furent donc les principes sur lesquels fut basée la politique étrangère des Ming. Le souverain prôna une politique de non intervention dans les royaumes d'Asie du Sud-Est et le retour à une formule ancienne, représentative de la gestion traditionnelle des relations de la Chine avec ses voisins, qui prévoyait « souplesse envers les populations lointaines [et] générosité envers les populations proches »

8 Ce terme se retrouve déjà dans l'*Histoire de la dynastie Song*, rédigée entre 1343 et 1346 sous les Yuan (1279-1368), mais ne semble pas avoir été employé dans les textes statutaires de cette époque [*Song shi* 宋史, Tuotuo (Toghto) 脫脫 (éd.), Pékin, Zhonghua shuju, 1977, vol. 3, j. 47, p. 933 ; vol. 35, j. 407, p. 12295].

9 *Ming shilu* 明實錄 (*Chroniques véridiques de la dynastie Ming*), Taipei, Zhongyang yanjiuyuan lishi yuyan yanjiusuo, 1966, vol. 3, chap. 68, p. 1277-1278 : entrée datée des 7<sup>e</sup>-8<sup>e</sup> mois de la 4<sup>e</sup> année du règne Hongwu.

(*rouyuan neng'er* 柔遠能邇)<sup>10</sup>. Même dans le cas du Japon, pays avec lequel les problèmes étaient les plus épineux, le gouvernement préconisa, au début, une « politique de conciliation » (*huairou zhengce* 懷柔政策), tout en dotant la façade maritime d'une protection militaire. Cette politique fut poursuivie par l'ensemble des souverains Ming et Qing. Les sept expéditions (1405-1433) de Zheng He 鄭和 (1371-1433)<sup>11</sup>, commanditées par l'empereur Chengzu 成祖 (1360-1424 ; nom de r. Yongle 永樂 ; r. 1402-1424), n'infléchirent pas cette tendance<sup>12</sup>. Le pouvoir naval fut cantonné à la sauvegarde des frontières du pays.

Bien que modeste envers l'étranger, cette politique était assez ambitieuse en matière de défense nationale. Les règlements envisageaient en effet de couvrir la bande littorale d'un dispositif apte à protéger les agglomérations et les

10 *Mao shi zhengyi* 毛詩正義 (*Commentaire du Livre des Odes de Mao*), Beijing Daxue chubanshe, « Shisan jing zhushu, vol. 4-6, Pékin 2000, ch. 17/4, p. 548 ; *Chunqiu Gongyang zhuan zhushu* 春秋公羊傳注疏 (*Commentaire de Gongyang au Printemps et Automnes*), Beijing Daxue chubanshe, « Shisan jing zhushu », vol. 21-22, Pékin, 2000, 10<sup>e</sup> année du règne du duc Ding de Lu, chap. 56, p. 2147-2148.

11 Zheng He, originaire d'une riche famille musulmane du Yunnan 雲南, fut chargé pendant les règnes Yongle 永樂 (1403-1424) et Xuande 宣德 (1426-1435) d'organiser sept voyages vers les mers occidentales. Sa carrière débuta en 1382, lorsque les troupes Ming achevèrent la conquête de sa province natale. Fait prisonnier, il fut choisi pour devenir eunuque et fut attaché au service du prince Zhu Di 朱棣, futur empereur Taizong 太宗. Compagnon du jeune prince dans toutes ses expéditions, la dernière en date étant l'« usurpation » du trône dynastique, il fut dignement récompensé pour sa fidélité lorsque le prince prit le pouvoir. Sa flotte, composée des fameux « navires précieux » (*baojian* 寶艦), atteignit Djedda (port de la Mecque) en passant par l'Asie du Sud-Est, l'Inde, Ormuz et Aden.

12 Ces expéditions s'inscrivent dans le prolongement d'une diplomatie ambitieuse en direction des pays du Sud-Est asiatique, mise en place par le fondateur de la dynastie qui souhaitait rétablir le prestige de la Chine après la phase de domination mongole et contrôler les activités marchandes. Il semble ainsi raisonnable de les placer dans l'optique diplomatique et commerciale : étendre le rayonnement du pays et assurer l'approvisionnement de la cour en produits exotiques. Pour cela, il fallait garantir la libre circulation et la sécurité le long des routes maritimes, d'où le déploiement militaire qui les accompagna. Les interventions menées par Zheng He à Palembang, Samudra-Pasai, Malacca et le long de la côte septentrionale de Java, pourraient être interprétées comme une volonté de la cour de garantir le commerce maritime dans cette zone. Le gouvernement aurait en effet pu envisager la mise en place d'un réseau marchand triangulaire Chine-Ryûkyû-Malacca (ou Asie du Sud-Est). Les documents officiels relatifs à ces voyages ayant disparu, les sources actuellement disponibles ne permettent pas d'aller au-delà des suppositions. Des relations privilégiées avaient été établies avec le royaume des Ryûkyû qui deviendra un important centre de transbordement au cours du xv<sup>e</sup> siècle.

Ces expéditions affirment de toute évidence la suprématie ou la volonté de suprématie de la Chine en Asie, mais pas au sens d'une domination politique, et encore moins d'une volonté de maîtriser l'espace maritime : la puissance navale chinoise n'a aucune aspiration expansionniste outre-mer.

activités du bord de mer, ainsi que les zones stratégiques. Suivant leur degré d'importance, ces endroits furent dotés de garnisons, de fortins, de terrasses ou tours de signalement et de guet, de batteries, et de postes de contrôle. Les principales localités disposèrent également d'un corps de marine et de vaisseaux censés patrouiller dans les eaux riveraines<sup>13</sup>. Ce maillage fut amélioré au cours des siècles – au début du xv<sup>e</sup> siècle avec l'installation d'avant-postes navals et au cours de la seconde moitié du xvi<sup>e</sup> avec l'établissement de bases militaires stables sur les îles proches de la côte –, mais eut surtout beaucoup à souffrir de la négligence du gouvernement et de la faiblesse du budget qui lui fut alloué, avec des conséquences très néfastes sur l'entretien des ouvrages et des équipements, ainsi que pour l'entraînement des troupes. Ce n'est pas le lieu ici de retracer l'histoire de la défense maritime à l'époque Ming, mais d'en souligner les aspects novateurs, et plus particulièrement l'irruption d'un discours sécuritaire à ce sujet. Celui-ci se développa en réponse aux événements qui bouleversèrent le littoral dans les années 1540-1560. Pour la première fois, la Chine était directement menacée depuis la mer. Cette donne rappela aux gouvernants le caractère frontalier de ces régions que les années de paix avaient amené à négliger. D'importants débats s'engagèrent alors au sujet de la politique à adopter pour sécuriser ce « nouveau » front. L'ampleur des dégâts et le coût des investissements consentis pour ramener la paix sur le littoral portèrent les discussions sur le terrain militaire et non plus seulement politique (prohibition maritime). Toutefois, malgré l'intensité des débats, aucun changement significatif ne vint bouleverser les pratiques navales au sortir de cette période.

#### LES FAITS : LE LITTORAL AU CŒUR DE LA TOURMENTE (1540-1560)

Au cours du xvi<sup>e</sup> siècle – époque d'expansion – les habitants des provinces méridionales étaient de plus en plus impliqués dans le commerce illégal avec l'outre-mer. Le cadre restrictif du système tributaire qui limitait le nombre des transactions, des personnes associées et des délais écoulés entre deux ambassades, n'était en effet plus apte à soutenir la demande des Chinois, ni celle des autres marchés asiatiques. Les premiers désordres apparurent suite à un retour à la stricte application de la politique de prohibition du commerce extérieur qui avait été, au cours des deux premières décennies du siècle, quelque peu assouplie. Ils se produisirent dans un contexte international des plus stimulants : essor

13 Dès 1370, des forces navales sont établies dans vingt-quatre garnisons, disposant chacune de cinquante navires. Une vingtaine d'années plus tard, chaque compagnie et poste de police des garnisons du littoral furent également équipés de deux navires : *Ming shi* 明史 (*Histoire de la dynastie Ming*, 1739), comp. Zhang Tingyu 張廷玉 *et al.*, Pékin, Zhonghua shuju, 1984, vol. 8, chap. 91, p. 224-344.

du trafic d'argent<sup>14</sup>, évolution des missions tributaires et instabilité politique japonaises, fermeture des ports coréens aux navires japonais<sup>15</sup>, arrivée des Portugais, des Espagnols, etc. L'économie locale, surtout dans les provinces du Sud-Est dépourvues de plaines cultivables, évoluait de plus en plus en interaction avec le commerce maritime, autochtone et étranger. En 1529, le gouvernement décida de fermer le bureau des douanes de Ningbo 寧波 en raison des troubles et des violences apparus au cours du conflit qui avait éclaté entre deux ambassades japonaises antagonistes et dans son prolongement<sup>16</sup>.

174

Aux dires de certains témoins, cette fermeture, au lieu de ramener le calme, aurait incité certaines grandes familles de la côte à convoiter les bénéfices du commerce maritime, et à s'impliquer dans des activités de contrebande. Protégés par leur statut, leurs représentants purent contourner les lois tout en s'y référant lorsque leur sécurité l'exigeait. Certains d'entre eux profitèrent ainsi de leurs bonnes relations avec l'administration locale pour ne pas honorer leurs dettes auprès des contrebandiers installés dans les îles au large du littoral. Les premiers assauts contre des hameaux ressemblèrent effectivement à des règlements de comptes, car ils visèrent les propriétés de ces clans. La répression et l'intransigeance du représentant envoyé par le gouvernement, d'une part, et la détermination, voire l'opiniâtreté, des marchands et des contrebandiers à poursuivre leurs activités, d'autre part, finirent par déclencher une crise bien plus grave : un nombre croissant d'individus rejoignit les rangs des assaillants, dont l'action devint dévastatrice pour le littoral et sa population. De sporadiques et limitées à l'origine, les échauffourées se transformèrent en opérations belliqueuses et durables : de 1553 à 1557, au Jiangnan 江南 et au Zhejiang 浙江, à partir de 1558 et jusqu'en 1563, au Fujian<sup>17</sup>. Ce déplacement du pôle principal de confrontation vers le sud fut la conséquence de la politique à court

14 Au cours des années 1520, des gisements d'argent furent, par exemple, découverts à Iwami 石見, dans la partie occidentale de l'île de Honshu 本州. Les systèmes monétaires de la Chine et du Japon étant intrinsèquement liés, cette nouvelle fournit une raison supplémentaire aux contrebandiers pour développer leurs activités.

Au sujet de cette interdépendance et de l'évolution du système monétaire en Chine, voir Richard Von Glahn, *Fountain of Fortune. Money and Monetary Policy in China, 1000-1700*, Berkeley, University of California Press, 1996.

15 Leur fermeture verrouillait l'un des accès des Japonais au marché chinois, offrant de nouvelles perspectives d'enrichissement aux marchands de ce pays et aux Portugais : voir *Fountain of Fortune...*, *op. cit.*, p. 114-117.

16 Au sujet des *wokou*, voir l'ouvrage de So Kwan-wai, *Japanese piracy in Ming China during the sixteenth century*, Ann Arbor, Michigan State University Press, 1977.

17 Chen Maoheng 陳懋恒, *Mingdai Wokou kaolüe 明代倭寇考略 (Les Wokou à l'époque Ming)*, Pékin, Renmin chubanshe, 1957, p. 47-128. Comparé aux autres provinces côtières, le Guangdong fut peu touché par les incursions des Wokou.

terme du gouvernement et de ses représentants qui renforcèrent la défense côtière autour du Yangzi et du Qiantang 錢塘江 sans déployer simultanément les mêmes efforts dans les circonscriptions plus méridionales.

Si ces événements laissèrent une marque durable dans la conscience des Chinois, ils constituèrent un point de rupture dans l'histoire de leur défense maritime. Ils montrèrent d'abord la déliquescence des unités militaires stationnées le long du littoral, voire de la présence étatique dans ces mêmes régions. Ils persuadèrent l'élite politique qu'il fallait repenser l'action du gouvernement dans ces régions et remettre à plat l'organisation et les stratégies mises en œuvre jusque-là.

### STRATÉGIES ET RÉALITÉS

Le dispositif mis en place au début de la dynastie reposait sur une approche terrestre de la défense maritime, où les fortifications du littoral et la préparation des troupes continentales prédominaient largement sur celles des forces navales (*shuishi* 水師), les unités de ces dernières étant néanmoins astreintes à effectuer des tours d'inspections en mer. Ce système s'appuyait sur la consolidation de la protection de la ligne côtière, choix tactique que de nombreuses personnes défendirent encore au *xvi*<sup>e</sup> siècle. Les expéditions de Zheng He contribuèrent à maintenir en activité cette organisation, ainsi qu'à former des équipages aptes à la navigation et au combat. L'arrêt de ces voyages et les longues années de paix qui suivirent détournèrent l'attention du gouvernement des rivages, dont la gestion fut dès lors négligée et les compétences nautiques des hommes de la flotte furent en partie perdues<sup>18</sup>.

<sup>18</sup> En réalité, ce fut l'ensemble de l'organisation de l'armée qui connut un déclin dès le *xv*<sup>e</sup> siècle. Celle-ci reposait sur le système des garnisons (*weisuo* 衛所), unités de base dont les effectifs étaient fournis héréditairement par les foyers militaires (*junhu* 軍戶), à raison d'un mâle par génération. Ceux-ci étaient également astreints à répondre aux appels des unités dont ils dépendaient et il leur incombait de pourvoir à 30 % de l'équipement requis, le reste étant à la charge de la population civile. L'inscription de ces familles sur les rôles de l'armée s'était effectuée sur une grande échelle, avec l'incorporation forcée de nombreux civils. Ces pratiques coercitives, ajoutées à toutes sortes d'abus commis par les officiers à l'encontre des simples soldats, avaient très vite incité nombre d'entre eux à désertir. Le censeur Li Kui 李奎 rapportait, par exemple, que les fonctionnaires du littoral étaient nombreux à détourner à leur profit les rations des hommes d'armes qui, acculés à la misère, se livraient alors au pillage et à la contrebande. Lorsque se profila la crise des années 1540-1560, les garnisons de la côte ne disposaient plus que d'un dixième environ de leurs effectifs et ceux qui restaient étaient affectés à d'autres tâches que celles pour lesquelles ils étaient payés. La flotte ne se portait pas mieux : les embarcations employées lors des combats avaient, pour la plupart, été louées ou achetées aux civils.

Au moment de la crise des *wokou*, stratèges et commandants compétents étaient tous acquis à l'idée que seules des interventions au large des côtes étaient efficaces. Zheng Ruozeng 鄭若曾 (1505-1580)<sup>19</sup> débutait le chapitre 12 de son *Précis de défense maritime* (1561-1562), réservé aux tactiques, en exposant les raisons qui justifiaient le choix d'une telle doctrine. Le propos initial de Hu Zongxian qu'il cite, est très clair à ce sujet :

[...] le système mis en place pour protéger la mer s'appelle 'défense maritime'. Comme son nom l'indique, elle n'est convenable que si elle [s'organise] au large. Il en va de même pour la défense fluviale qui doit se planifier depuis le cours des fleuves et des rivières. Il s'agit là de principes établis<sup>20</sup>.

176

Seulement, pour qu'une telle doctrine puisse être mise en pratique, il fallait disposer d'une flotte bien équipée et entraînée. Ce qui fut rarement le cas ! Au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle, si l'on en croit les propos de Tang Shunzhi 唐順之 (1507-1560), qui participa aux combats contre les pirates à la fin des années 1560 en qualité d'observateur du gouvernement central, la situation était telle que même parmi les décideurs, rares étaient ceux qui avaient une connaissance de la mer : « les fonctionnaires civils ne prennent pas la mer, tandis que les commandants militaires fuient les risques et n'osent s'aventurer sur l'eau »<sup>21</sup>. Cette ignorance et cette couardise étaient anciennes et remontaient à la seconde moitié du XV<sup>e</sup> siècle, lorsque même les avant-postes établis sur les îles au début de la dynastie avaient été ramenés sur le continent, livrant ainsi ces endroits aux pirates qui y trouvèrent refuge, ou les transformèrent en bases à partir desquelles ils lancèrent leurs attaques<sup>22</sup>. Aussi, lorsqu'il

19 Zheng Ruozeng était natif de Kunshan 崑山 (Suzhou, Nan Zhili) et son père, contrairement à la tradition familiale tournée vers les lettres, s'était engagé dans des activités commerciales. Il travailla de longues années comme conseiller militaire dans l'état-major de Hu Zongxian 胡宗憲 (1511-1565).

Hu Zongxian était originaire de Jixi 績溪 (Huizhou 徽州, Nan Zhili) et obtint son titre de docteur en 1538. À partir de 1554, il participa activement à la lutte contre les *wokou* au Zhejiang, puis fut responsable de la défense côtière l'année suivante. En 1556, il fut nommé commandant suprême du Nan Zhili, du Zhejiang et du Fujian, et occupa ce poste pendant plus de six ans. En 1560, il fut, avec d'autres, accusé de détournement de fonds, puis à nouveau en 1565, ce qui lui valut d'être emprisonné pour corruption (*Ming shi* : vol. 18, j. 205, p. 5410-5415).

20 *Chouhai tubian* 籌海圖編 (*Précis de défense maritime*, 1561-1562), comp. Zheng Ruozeng 鄭若曾, Pékin, Zhonghua shuju, 2007, chap. 12, p. 763.

21 *Ibid.*, ch. 12, p. 764.

Tang Shunzhi était natif de Wujin 武進 (Changzhou 潮州, Nan Zhili) et obtint le titre de docteur en 1529. Essayiste et critique littéraire de renom, il mena de pair, avec cette activité d'écriture, une excellente carrière officielle au cours de laquelle il participa à la lutte contre les *wokou*. Ses écrits, au sujet de cette dernière tâche, témoignent avant tout de sa frustration face à l'impréparation de l'armée et à ses graves échecs face à l'ennemi (*DMB* : 1252-1256).

22 *Chouhai tubian* (*Précis de défense maritime*, 1561-1562), *op. cit.*, chap. 12, p. 764.

fallut redoubler d'efforts pour enrayer l'avancée des *wokou*, l'élite et les conseillers de la cour proposèrent-ils trois approches différentes, bien que le plus souvent complémentaires : une donnait la prééminence à la stratégie d'intervention au large du continent (*yu haiyang*), une deuxième à celle qui s'appuyait sur la consolidation de la ligne défensive du littoral (*gu hai'an*), et une dernière préconisait l'application concomitante des deux en y ajoutant le « renforcement des dispositifs de défense des villes et des ouvrages fortifiés » (*yan chengshou* 嚴城守). Dans l'absolu, tous reconnaissaient l'importance de la première.

Le choix entre ces trois options semble, en réalité, relever plus des situations locales et de l'état des unités militaires qui devaient affronter l'ennemi que de la personnalité de leurs adeptes, même si pour certains la carrière menée avant qu'ils n'aient rejoint leur poste sur la côte ait pu les influencer dans leur choix tactique. Les observations de Tan Lun 譚綸 (1520-1577)<sup>23</sup>, un des plus brillants stratèges de l'époque, illustrent très bien ce propos :

Ceux qui discutent aujourd'hui des affaires maritimes ont constamment à la bouche la "défense de la ligne côtière", [tandis qu'] il vaudrait mieux affronter la menace en mer. En réalité, la mer est un espace sans limites. Alors, par où faut-il [commencer] la défense ? Depuis que les calamités se sont abattues [sur le littoral], jamais une seule de nos unités n'a réussi à anéantir [l'ennemi] en mer pas plus qu'à le contraindre de s'en retourner d'où il était venu. Quand bien même il nous arrive de forcer son chemin, une à deux fois sur dix, ces incidents ne sont nullement susceptibles d'entamer ses ambitions, ils sont justes semblables aux coups de vent. Par contre, sur terre, il est possible de l'anéantir complètement et de l'empêcher de revenir piller nos territoires. L'impact des combats à terre et en mer est bien différent<sup>24</sup> !

Cette appréciation est intéressante, car elle va à l'encontre de l'idée, reprise par Zheng Ruozeng, qui semble avoir été émise au début de la crise, et qui voulait que les Chinois fussent plus performants sur mer que sur terre. Les représentants de différents bureaux de la capitale réunis en conseil, à une date non précisée, étaient, en effet, arrivés à la conclusion, après examen

23 Tan Lun était originaire de Tanfang 譚坊 (Yihuang 宜黃, Jiangxi) et obtint son titre de docteur en 1544. Sa biographie est souvent associée à celle de Qi Jiguang avec qui il collabora étroitement, aussi bien dans les provinces sud-orientales que plus tard sur la frontière septentrionale.

24 *Chouhai tubian* (Précis de défense maritime, 1561-1562), *op. cit.*, chap. 12, p. 770-771.

des batailles des années précédentes, que la victoire contre les *wokou* était à chercher dans des combats navals<sup>25</sup>.

Un des plus farouches défenseurs de l'option maritime fut Yang Bo 楊博 (1509-1574)<sup>26</sup>, un éminent président du ministère des Armées (1555, 1558, 1559-1566), où il accomplit presque toute sa carrière, le plus souvent occupé par les affaires relatives aux provinces frontalières septentrionales. Les recommandations et suggestions qu'il proposa se rattachent d'ailleurs à la tradition tactique appliquée dans le nord du pays, comme il le dit lui-même dans l'un de ses textes :

La meilleure politique en matière de pacification des *wokou* n'exige pas des combats acharnés au bord de la mer, mais l'interception de l'ennemi au large, comme cela se pratique dans le Nord à l'encontre des peuplades Di 狄, où les efforts se concentrent sur la défense de la frontière éloignée et non pas la plus rapprochée, afin de frapper l'ennemi avant qu'il ait pu déclencher son attaque<sup>27</sup>.

Il vantait, comme tant d'autres, le système mis en place au début de la dynastie qui prévoyait des services de garde-côte effectués en alternance<sup>28</sup>. Il est d'ailleurs probable que, par l'expression « assurer la défense en mer » (*yu haiyang*), les stratèges et les chroniqueurs de l'époque entendaient, le plus souvent, l'organisation des escadres devant patrouiller dans les eaux proches du littoral :

La répartition des vedettes [sur les différentes voies qui traversent l'espace maritime chinois] doit leur permettre de se regrouper pour prendre l'ennemi en tenailles, nos [troupes] doivent conserver une parfaite coordination de la tête à la queue de leur disposition, de sorte que les pirates se retrouvent par surprise attaqués entre deux feux, rendant ainsi intenable leur position. Ces derniers

25 *Chouhai tubian* (*Précis de défense maritime*, 1561-1562), *op. cit.*, chap. 12, p. 765-766. Cette opinion reposait vraisemblablement sur l'analyse des événements au début de la crise des *wokou*, lorsque l'organisation de l'armée sur le littoral était complètement négligée et inopérante, en raison des désertions, de l'état délabré des ouvrages défensifs et du manque de matériel. Les pirates ravageaient alors le littoral et leurs flottes remontaient le cours des fleuves sans rencontrer de réelle résistance, si ce n'est celle de la population. Les commandants envoyés à la rescousse découvraient en effet « des postes de commandements non attribués, des terrasses et des redoutes non réparées, un équipement incomplet » [Qi Jiguang 戚繼光, *Jixiao xin shu* 紀效新書 (*Nouveau traité de règlements militaires*), Pékin, Jiefangjun chubanshe, Zhongguo bingshu jicheng 18, 1995, chap. 17].

26 Yang Bo était originaire de Puzhou 蒲州, au Shanxi 陝西 et obtint son titre de docteur en 1529.

27 *Dengtan bijiu* 登壇必究 (*Les clés des honneurs*, 1599), comp. Wang Minghe 王鳴鶴, in *Xuxiu Siku quanshi* 續修四庫全書, Shanghai, Shanghai guji chubanshe, 1997, vol. 961, chap. 39, p. 703.

28 *Chouhai tubian* (*Précis de défense maritime*, 1561-1562), *op. cit.*, chap. 12, p. 765.

temps, en raison de la désaffection des avant-postes navals, les patrouilles ne furent plus en mesure de se rassembler et les bandits n'eurent plus rien à craindre<sup>29</sup>.

Ils n'ont, en revanche, jamais envisagé d'armer des escadres pour des opérations outre-mer. Même un auteur tel que Mao Kun 馬坤, natif du bas-Yangzi et familier des activités maritimes, mettait en garde contre des expéditions téméraires, loin de tout appui logistique. Pour appuyer ses dires, il citait en exemple la terrible débâcle de la flotte chinoise à l'époque mongole, lorsque quelques 10 000 hommes furent engloutis par les flots, en face de l'île Kyūshū 九州, au Japon<sup>30</sup>.

Les promoteurs de la tactique préconisant des actions au large du continent résumaient quelques points qu'il fallait retenir en vue de son application. Ils mettaient d'abord en évidence le fait que les soldats montraient plus de courage en mer qu'à terre et en donnaient quatre raisons : se trouvant dans l'impossibilité de faire marche arrière, les hommes étaient prêts à se battre à mort et ne cherchaient pas à s'échapper pour éviter une éventuelle mort au combat ; les gros navires de type *mengchong* 朦艚, construits sous le règne Hongwu (1368-1398), étaient particulièrement résistants et rendaient aisées les attaques contre les pirates ; de par leur tonnage et leur résistance, ils pouvaient être équipés avec des armes à feu qui permettaient de livrer bataille à l'adversaire et de l'incendier ; les réserves limitées en eau dont disposaient les pirates. Ce beau tableau était néanmoins quelque peu assombri par quatre aspects moins reluisants : comme ils ne recevaient pas de récompenses pour leur lutte contre les pirates, les soldats ne prenaient pas au sérieux leur travail ; il n'y avait personne pour vérifier et rapporter les faits ; le manque de gratifications les conduisait au relâchement ; la mer étant changeante, profits et pertes relevaient des conditions atmosphériques<sup>31</sup>.

Cette dernière observation constitue un des chevaux de bataille des partisans de l'option qui prônait le renforcement du dispositif sécuritaire du littoral, à commencer par Tan Lun, qui insistait effectivement sur le caractère hasardeux et périlleux du travail en mer ce qui rendait aléatoire l'issue des batailles contre les écumeurs :

29 *Huang Ming jinshi wenbian* 皇明經世文編 (*Recueil de textes sur l'administration de la dynastie Ming*, 1638), comp. Chen Zilong 陳子龍, Pékin, Zhonghua shuju, 1987, chap. 283, p. 2996.

30 *Chouhai tubian* (*Précis de défense maritime*, 1561-1562), *op. cit.*, chap. 12, p. 768.

31 *Ibid.*, chap. 12, p. 766.

[...] l'immensité de l'océan rend extrêmement difficile le combat contre les bandits. Les pirates arrivent avec le vent et la marée quand ceux-ci leur sont favorables et, en conséquence, désavantageux à notre action. N'est-ce pas là une grande difficulté ? Lorsqu'ils repartent, ils profitent également de ces éléments propices. Nous en sommes [réduits] à guetter le moment qui nous sera le plus favorable pour partir à leur poursuite, ce qui nous oblige à les pourchasser toujours plus loin. Les rejoindrons-nous ? Même en admettant que nous y arriverons, il nous sera [ensuite] possible de rentrer avec le vent et la mer contraires ? [...] Les combats navals n'ont pas la même portée que les batailles terrestres<sup>32</sup> !

Cette dernière remarque a été reprise par d'autres qui expliquaient que

[la répression] des bandits des montagnes et des pirates était dissemblable, car les premiers disposent de repaires où il est possible de semer le désordre et d'attaquer. Les seconds, au contraire, errent suivant les vents, parcourent facilement mille *li* et leur anéantissement s'avère très malaisé<sup>33</sup>.

Yan Zhong 嚴中, un préfet qui semble s'être beaucoup intéressé à ces questions, alla même jusqu'à dire que

[...] ceux qui défendaient l'optique de la défense en mer n'en avaient aucune expérience personnelle, car s'ils en avaient eu une, ils en connaîtraient les difficultés qui entravent sa mise en application et préconiseraient la consolidation du dispositif du littoral, et qu'il s'agissait là d'un principe intangible<sup>34</sup>.

Les partisans de cette tendance étaient, néanmoins, unanimes pour vanter les mérites de l'ancienne organisation militaire mise en place au début de la dynastie et préconiser le retour à son rétablissement, en particulier celui des avant-postes navals sur les îles au large du continent et la remise en état du service de garde-côte. Leur attention et leurs efforts se concentrèrent ainsi presque exclusivement sur l'entraînement d'une armée terrestre forte et sur la remise en état du système d'alerte le long de la côte. Qi Jiguang 戚繼光 (1528-1588)<sup>35</sup> fut l'un de ses plus

<sup>32</sup> *Dengtan bijiu* (Les clés des honneurs, 1599), *op. cit.*, chap. 39, p. 704.

<sup>33</sup> Xu Xuequ 徐學聚, *Jiajing Dong-Nan ping Wo Tonglu* 嘉靖東南平倭通錄 (Recueil de la pacification des wokou au Sud-Est à l'époque Jiajing), Zhongguo lishi wiliao yanjiu congshu, Shanghai, Shanghai shudian, 1982, p. 13.

<sup>34</sup> *Dengtan bijiu* (Les clés des honneurs, 1599), *op. cit.*, chap. 39, p. 706.

<sup>35</sup> Qi Jiguang était originaire de la garnison de Dengzhou 登州, au Shandong 山東. Une partie de sa carrière s'est déroulée sur la côte, de 1555 à 1568, où certains de ses subalternes ont également assumé de hautes charges au sein de l'armée. Il fut ensuite muté sur la frontière septentrionale, où il contribua à renforcer la défense (*Ming shi*, vol. 18, j. 212, p. 5610-5617). Il s'agit certainement d'un des généraux les plus vénérés des deux dernières dynasties. Des autels à sa mémoire furent érigés un peu partout le long du littoral, où il soutint avec ses

célèbres défenseurs et travailla de nombreuses années avec Tan Lun : ce dernier prônait les politiques à suivre depuis les bureaux de la haute administration provinciale et centrale ; le premier exécutait sur le terrain les directives ainsi décidées, souvent après les avoir lui-même suggérées. Qi Jiguang, comme Tan Lun, était convaincu de la supériorité des pirates sur les troupes, de même qu'il estimait insuffisantes les connaissances et la formation des équipages. Il commença sa carrière en héritant du statut d'officier de son père en 1544 et quelques dix ans plus tard il occupait son premier poste en relation avec la défense maritime, au Shandong. En 1556, il fut nommé au Zhejiang et travailla sur la côte sud-orientale jusqu'en 1567, c'est-à-dire après le retour de la paix sur le littoral. Ses traités servirent de base à la formation des officiers et des soldats jusqu'à la fin de la dynastie Qing. Bien qu'il ne traitât pas exclusivement des affaires relatives à la protection des rivages, l'auteur y résuma son expérience acquise en matière d'entraînement et de conduite des troupes lorsqu'il eut à lutter contre les *wokou*. Les instructions réservées aux troupes navales, qu'il définit dans son ouvrage *Nouveau traité de règlements militaires*, furent reprises et retranscrites, à la virgule près, dans bon nombre de traités postérieurs portant sur le sujet. Elles constituent vraisemblablement le premier essai de codification de l'organisation et du fonctionnement de la Marine chinoise<sup>36</sup>.

Qi Jiguang y examinait la formation des unités, les pavillons et les étendards, l'équipage et les responsabilités de chacun de ses membres, le nombre de soldats nécessaire sur chaque navire, les armes utilisées à bord en fonction du type d'embarcation, les ancres, la fabrication des armes, les consignes à respecter par les membres de la flotte et leur entraînement, les ordres d'appareillage, ceux de mouillage, ceux à respecter pendant la navigation nocturne et lors d'un combat, et pour finir l'entraînement à terre des soldats des forces navales. En réalité, il s'agit d'un recueil d'instructions à suivre dans différents cas de figure, avec à chaque fois des précisions sur les sanctions en cas de négligence ou de faute. Fêré d'ordre et de discipline, il accomplit, au cours de son mandat sur le littoral, un réel effort de rationalisation des effectifs, des ouvrages et de l'équipement militaires, vaisseaux et armement des navires compris. Il instaura également un

---

troupes des combats contre les *wokou*. À son sujet, voir en particulier la collection d'ouvrages qui lui est consacrée, *Qi Jiguang yanjiu zongshu* 戚繼光研究叢書 (*Études sur Qi Jiguang*) éditée par la Zhonghua shuju (Pékin). Parmi les recherches plus anciennes, James F. Millinger, « Ch'i Chi-Kuang Chinese Military Official: A Study of Civil-Military Roles and Relations in the Career of a Sixteenth Century Warrior, Reformer, and Hero », 1968 ; Yan Chongnian (éd.), *Qi Jiguang yanjiu lunji* (*Recueil d'essais sur Qi Jiguang*), Beijing, Zhishi chubanshe, 1990, p. 220-224.

<sup>36</sup> Les textes statutaires de la dynastie Ming ne comportent en effet que peu de renseignements à ce sujet, sauf pour l'affectation des navires aux différentes unités stationnées sur le littoral.

entraînement spécifique aux hommes destinés aux vaisseaux, dont la formation de base resta néanmoins équivalente à celle dispensée aux troupes terrestres<sup>37</sup>. Selon ses préceptes, le maniement des armes constituait le fondement sur lequel reposait la puissance d'une armée. C'est pourquoi l'ensemble des soldats devait s'y astreindre quotidiennement, indépendamment de leur affectation. Comment en effet combattre en mer s'ils ne savaient pas le faire à terre ? Et surtout, si les pirates pénétraient dans l'arrière-pays, comment ne pas abandonner les navires et engager un combat terrestre<sup>38</sup> ? Ainsi, en temps ordinaire, les soldats de la flotte s'entraînaient un jour sur deux, en alternant les exercices spécifiques à leur discipline et la formation dispensée à l'ensemble des troupes. Qi Jiguang n'était pas marin, bien qu'il fût originaire de Penglai 蓬萊, une localité située sur la côte septentrionale du Shandong constituant un des maillons du système défensif de cette province ainsi que de la mer Bohai 渤海. Donc, il fut certainement plus à l'aise au cours des opérations continentales, confiant les actions en mer à des officiers expérimentés dans ce domaine. Il laissa néanmoins entendre que la résolution de s'appuyer sur la tactique consistant à consolider la ligne du littoral fut dictée par l'impréparation des forces navales. Le temps manquait pour constituer des unités performantes, sachant combattre à terre et en mer, bien amarénées et connaissant les éléments naturels indispensables pour mener des expéditions au large des côtes. Devant composer avec ce dont l'État-major disposait, la défense terrestre eut la préférence, probablement aussi en raison du coût qu'un tel choix impliquait, beaucoup moins important que celui qu'eut entraîné la reconstitution d'une flotte.

Une situation de déliquescence frappait également les troupes stationnées le long de la côte, ce qui incita certains officiers et fonctionnaires à prendre en compte le troisième volet des mesures envisagées : le « renforcement des dispositifs de défense des villes et des ouvrages fortifiés ». Des hommes tels que Tang Shunzhi et Yu Dayou 俞大猷 (1503-1579)<sup>39</sup> estimaient que la lutte contre les *wokou*

37 Les statuts de la dynastie Ming ne préconisaient pas un enseignement particulier pour les soldats de la marine, mais un entraînement en mer avait été prévu dès le premier règne (1368-1398) : - *Ming huiyao* 明會要 (*Recueil des institutions de la dynastie Ming*, 1887), comp. Long Wenbin 龍文彬, Beijing, Zhonghua shuju, 1956, chap. 63, p. 1228. Sous le règne Jiajing 嘉靖 (1522-1562), des notes attestent de son existence, mais aucune information ne nous renseigne sur son contenu.

38 Qi Jiguang, *Jixiao xinshu*, chap. 12, p. 1103.

39 Yu Dayou était originaire de Jinjiang 晉江 (Quanzhou 泉州, Fujian) et passa avec succès l'examen doctoral militaire en 1535. Il est surtout connu pour sa contribution à la lutte contre les *wokou*. Outre d'excellentes capacités de commandement, il avait de bonnes connaissances littéraires. Pour lutter contre les pirates, il privilégiait les combats navals qui avaient l'avantage de tenir les pirates éloignés du continent. Il se fit également l'avocat d'un plus grand usage de l'artillerie (*Ming shi*, vol. 18, j. 212, p. 5601-5608 ; *DMB*, p. 1616-1618).

imposait la mise en pratique de l'ensemble des trois tactiques. S'ils considéraient qu'il était préférable d'arrêter l'ennemi en mer, ils insistaient également sur le fait que le « dispositif côtier protégeait l'arrière-pays et que ce dernier devait soutenir le littoral ». Il fallait, en somme, mobiliser l'ensemble des forces actives de la région pour mener des actions efficaces, civils compris. Ces derniers devaient être entraînés en revitalisant le système traditionnel de quadrillage de la population qui était répartie en « groupes de responsabilité mutuelle » (*baojia* 保甲), dont une des tâches était d'assurer l'auto-défense. Pour de nombreux officiers et fonctionnaires, les habitants ne pouvaient néanmoins avoir qu'un rôle minime lors d'un conflit, car la plupart d'entre eux ne comprenaient en effet rien aux signaux, ni au maniement des armes, mais savaient tout juste prendre la fuite dès l'approche des pirates. Dans l'optique des autorités locales, leur entraînement devait néanmoins servir à mieux coordonner les efforts en cas de crise<sup>40</sup>. En temps de troubles, il était important que les autorités régionales puissent compter sur l'ensemble de la population. Pour cette période, la campagne menée en 1556 par Hu Zongxian contre Xu Hai 徐海<sup>41</sup> constitue certainement l'un des exemples les plus aboutis de parfaite collaboration entre l'administration et l'élite locale. Bien qu'il fût partisan d'une défense en mer, son action montre que la réussite n'est pas seulement le résultat d'une bataille, mais peut-être plus encore le résultat de plusieurs composantes, dont les plus importantes sont la mobilisation d'une région derrière son commandant et l'appui de la cour.

Yu Dayou, tout en étant convaincu de la primauté de la défense en mer, l'idéal étant pour lui de pouvoir arrêter l'ennemi au tout début de son action, œuvra pour rétablir un dispositif dans lequel les différentes unités devaient pouvoir soutenir leurs efforts respectifs. Pour cela, il était nécessaire de restaurer une certaine solidarité entre les troupes qui avaient tendance à ne s'occuper que de leur propre sécurité sans s'inquiéter de ce qui se passait dans leur voisinage, selon les propos de Tang Shunzhi :

[...] la surveillance et la défense du littoral doit être menée à partir de fortifications. Lorsque par chance, l'ennemi repart aussitôt, cela signifie que [les

40 Yu Dayou 俞大猷, *Zhengqi tang ji* 正氣堂集 (*Recueil de la salle de la droiture*), chap. 7.

41 Xu Hai était à l'origine un moine bouddhiste. Il rejoignit vers 1551 son oncle, un marchand trafiquant avec le Japon. Ses premiers raids sur le continent auraient été menés à l'instigation du daimyô Ōsumi après que son oncle n'eut pas honoré ses dettes auprès de celui-ci. À son sujet, se reporter à l'étude de Charles Hucker, « Hu Tsung-hsien's Campaign Against Hsü Hai, 1556 », dans Frank A. Kierman and John K. Fairbank, *Chinese ways in warfare*, Harvard East Asian Series, 74, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1974, p. 99-104 ; Mao Kun 茅坤, *Xu Hai benmo* 徐海本末 (*Vie et mort de Xu Hai*, 1560), dans *Biji xiaoshuo daguan congkan*, Taipei, Xinxing shuju, 1960-1970, ce 4, p. 2389-2397.

officiers et les soldats] concernés ne risquent pas d'être blâmés et ne se soucieront pas de ce qui advient dans l'arrière-pays. Le personnel rattaché à la défense de ces dernières régions ne se comporte pas différemment. S'il a le bonheur d'être affecté dans une localité où les pirates ne s'aventurent pas, rien ne l'obligera à prêter main-forte à ces condisciples de la côte<sup>42</sup>.

Cette indifférence est attestée par de nombreux écrits relatifs à l'organisation de l'armée. À cela s'ajoutait probablement aussi la rivalité entre les différentes unités : arrêter des pirates dans des eaux relevant des prérogatives d'un autre bataillon, c'était encourir le risque de se voir dessaisir des mérites de l'opération par d'autres pouvant faire parvenir la nouvelle à la cour, avant que les véritables auteurs de l'exploit n'aient eu le temps de retourner à leur base rapporter les événements.

184

Nous avons exposé ici les représentations que l'élite et les gouvernants du milieu du xvi<sup>e</sup> siècle se faisaient de la nécessité d'assurer la souveraineté étatique sur l'espace maritime et de disposer d'une marine à la hauteur de cette tâche. Les écrits des officiers, des fonctionnaires et des différents conseillers qui participèrent aux événements de cette période laissent transparaître la volonté de retrouver la puissance navale qui fut celle de leur pays encore au début de la dynastie Ming. Parmi eux, certains furent également sensibles aux changements qui commençaient à se profiler dans les mers de Chine et les enjeux qu'ils impliquaient. Il s'en trouva ainsi qui, tout en soutenant la réorganisation et l'action de l'armée sur le littoral, conseillèrent d'abandonner les mesures relatives à la « prohibition maritime » (*haijin*), afin de permettre le développement économique du littoral. Ils considéraient d'ailleurs cette politique comme responsable de l'essor de la piraterie ; ils suggérèrent alors de libéraliser quelque peu l'accès aux échanges marchands et d'établir des douanes, dont un premier bureau fut effectivement ouvert au Fujian en 1567. Ces propositions allaient probablement de pair avec l'espoir de disposer à nouveau d'une flotte aguerrie et performante. Y crurent-ils vraiment ? Les impératifs géostratégiques de la Chine étaient, depuis le milieu du xv<sup>e</sup> siècle, de nouveau portés sur la frontière septentrionale, dont la défense absorbait la plus grande part du budget militaire. C'est certainement en partie pour cette raison que leurs propos sont empreints de modération et que leurs suggestions apparaissent très mesurées. Il fut surtout question de revenir au dispositif mis en place par Zhu Yuanzhang à son

---

42 Tang Shunzhi 唐順之, Tang Jingchuan xiansheng gong wenji 唐荆川先生公文集 (*Recueil d'écrits littéraires de M. Tang Jingchuan*), dans Siku quanshu 四庫全書 (Bibliothèque complète en quatre sections), vol. 1276, chap. 2.

avènement au trône et qui leur semblait apte, après y avoir apporté quelques modifications, à garantir la sécurité sur le front marin. Il s'agissait, en fin de compte, de disposer à nouveau d'une force navale de dissuasion.

