

# Montesquieu et la mer

---

La grande mer qui environne toute la terre. Le flux & le reflux de la mer ne parroit bien que dans le grand *Océan*. Il change de nom suivant les diverses terres qui en sont voisines. On dit aussi à l'adjectif, la mer *océane*. On ne navigue sur la mer *océane* qu'avec des vaisseaux de haut bord [...].  
Furetière, *Dictionnaire universel*, article «Océan», extraits.

Je ne saurais quitter ce sujet.  
*De l'esprit des lois*, XXI, 6.

Il est au moins deux bonnes raisons d'étudier la place dévolue à la mer dans l'œuvre de Montesquieu. La première est que l'essor de la marine, les grandes découvertes, les circumnavigations sont un fait majeur de l'histoire moderne dont il n'a pas manqué de mesurer la portée. Son siècle surtout a tiré du large, en vue du négoce, de la colonisation et de la guerre, européenne ou coloniale, un parti croissant et décisif. Or, s'il est déjà vrai que «les rivières sont des chemins qui marchent et qui portent où l'on veut aller<sup>1</sup>», que dire des mers? Le baron de La Brède, qui vit au bord des unes et des autres, fut un témoin précieux de ce grand phénomène. Il se pourrait même qu'il ait accompli dans le sillage des navires de haut bord, l'élargissement de conscience que Strabon avait opéré en son temps, sur la trace des légions, l'un après les conquêtes, l'autre après les voyages. Mais notre auteur mérite d'autant plus d'être salué à cet égard que l'ignorance des choses de la mer semble être une qualité distinctive de l'esprit français.

1. Selon Pascal, *Pensées*, n° 17, édition Brunschvicg.

Tout lecteur familier de *L'Esprit des lois* comprendra en outre que la mer, par sa nature même, et particulièrement comme océan, occupe une place centrale dans la pensée de Montesquieu.

Source de communication et de ce commerce que l'écrivain comprend classiquement dans sa double acception<sup>2</sup>, ouvert à tous et n'appartenant à personne – *res omnium* et *res nullius* – au large en tout cas, théâtre enfin où se décide souvent le conflit des empires et qui suscite lui-même une force très propre à déjouer les ambitions des puissances continentales, l'Océan, qui relie seul, absolument ou de manière immédiate, les continents, les climats et les nations les plus distincts<sup>3</sup>, provoque comme il éduque les peuples audacieux, dont il stimule l'effort technique et les procédés financiers et commerciaux les plus complexes.

Parce qu'il s'inscrit ainsi au cœur d'un tissu de «rapports», il convient de le penser selon ce concept d'«esprit des lois» tel que le penseur le définit au début du chef-d'œuvre (I, 3)<sup>4</sup>. Il nous revient aussi, à l'inverse, de mesurer son influence sur les diverses nations, et sur les «grandes choses» que Montesquieu distingue en raison, quoique «elles ne laissent pas», elles aussi, «d'avoir de grands rapports» (XIX, 21) : «liberté», «religion» et «commerce», par exemple (XX, 7), ou bien, «lois», «manières» et «mœurs».

Après avoir mis l'accent sur cette situation privilégiée, j'étudierai donc surtout la place que la mer peut tenir dans la pensée de Montesquieu. Je tâcherai, pour y parvenir, d'obéir à l'injonction qu'il nous a lui-même laissée en conclusion du livre XI : «il ne s'agit pas de faire lire, mais de faire penser» (chap. 20).

## Situation de Montesquieu

Montesquieu a connu et reconnu le grand essor du commerce au long cours ainsi que le développement, parallèlement à l'affirmation de la puis-

2. Il écrit ainsi à Guasco : «vous réunissez trois amis [...] séparés par des mers, et vous ouvrez un commerce entre eux» (27 juin 1752; *Œuvres complètes*, publiées par André Masson, Nagel, 1955, t. III, p.1429). Cette édition sera citée ci-après : *OC*, Masson.

3. Aussi longtemps du moins que les hommes n'ont pas pris «possession» des airs. Encore ne cesseront-ils pas de confier aux mers la charge des masses les plus lourdes.

4. Nous citons les œuvres de Montesquieu d'après l'édition de R. Caillois dans la Pléiade, 2 vol. (en abrégé : *OC*, Pléiade), Paris, 1949, 1951, en indiquant pour *L'Esprit des lois* le numéro des livres en chiffres romains, celui des chapitres en chiffres arabes, pour les *Lettres persanes* (citées *LP*) le numéro des lettres en chiffres arabes, pour les *Pensées* (citées *P.*) et le *Spicilège* (cité *S.*) le numéro de chaque item en chiffres arabes, pour les *Considérations sur les [...] Romains* (citées : *Romains*), le numéro de chapitre en chiffres romains, comme pour les *Réflexions sur la monarchie universelle* (citées : *Monarchie*).

sance maritime, de la puissance navale assumée par les États, si l'on veut bien distinguer ainsi l'activité de la flotte de pêche et de commerce d'un côté, le poids de la flotte de guerre, d'abord destinée à protéger celle-ci, de l'autre. Les grandes puissances maritimes d'Occident se sont dotées, dès le XVII<sup>e</sup> siècle, et ne cessent de se doter au cours du suivant, d'instruments administratifs et militaires toujours plus rationnels et plus efficaces : réfection ou construction de ports, établissements de grands arsenaux, institution d'un système de «classes» ou recours à la «presse», instauration d'un corps voire d'un double corps d'officiers, sous la férule des Secrétariats, Ministères et autres Amirautés.

La vie de Montesquieu s'inscrit précisément à la charnière de cette histoire, au seuil de son «période», au sens classique du terme. Mais il n'empêche : si l'écrivain a publié ses chefs-d'œuvre lorsque les élites du royaume se passionnent pour la mer comme élément et pour le large comme horizon<sup>5</sup>, si même il n'est plus de ce monde lorsque la navigation a gagné en précision et en sûreté, que les voyages d'exploration se succèdent dans la «mer Pacifique», pendant que la puissance navale acquiert une dimension nouvelle, pour devenir ce *sea power* théorisé un siècle plus tard par l'amiral Alfred Mahan, il est permis de croire qu'il n'aurait pas été surpris par le cours des choses. Ses œuvres en livrent abondamment les clés, écrites en «un temps où la marine s'est si fort perfectionnée» (XXI, 6, avant-dernier paragraphe, ajouté en 1749)<sup>6</sup>?

Il convient de dire un mot de plus sur l'Europe, et sur ses États, puisque la mer semble lui «appartenir» au siècle qui nous importe. Colbert meurt six ans avant la naissance de Montesquieu (1689), Choiseul devient ministre de la marine six ans après sa mort (1755). Entre temps, et pour toute l'Europe, la distribution des puissances maritimes et navales change d'aspect. A la fin du Grand Siècle, après la défaite de la Hougue (1692), la «Royale» ne s'estime plus capable de tenir tête à la «Navy» sans recourir, avec succès au demeurant, à la guerre de course systématique préconisée par Vauban dans son *Mémoire sur la câprerie*. La France s'est employée auparavant à saper la puissance des Provinces-Unies, cette «autre reine de

5. La *Lettre sur le progrès des sciences* de Maupertuis, la *Théorie de la Terre* de Buffon, *L'Histoire universelle des voyages* de l'abbé Prévost ou encore *L'Histoire des navigations australes* du Président de Brosses sont écrites ou paraissent toutes après 1746 et surtout 1750. Dans les mêmes années, Bourguignon d'Anville reprend les travaux de cartographie du *Neptune françois*, tandis que Joseph Vernet commence à peindre les ports de France à partir de 1753.

6. Cf. la remarque de XXI, 8 : «voyez, je vous prie, comment on se perfectionna *peu à peu* dans la navigation» au temps d'Alexandre (je souligne). Il faut évoquer enfin le dernier paragraphe de XXI, 6, ajouté lui aussi en 1749.

la mer» (*LP*, 136), si bien que, pour demeurer au siècle suivant une puissance maritime d'envergure – Montesquieu désigne encore Amsterdam comme première place financière d'Europe (XXII, 10) –, cette dernière ne cède pas moins le flambeau de la primauté navale à l'Angleterre, bientôt «maîtresse de la Mer» (*LP*, 136).

Cette tendance s'accroît sans relâche du traité d'Utrecht (1713) à la paix d'Aix-la-Chapelle (1748). Tandis que l'Espagne, dont la puissance navale est peu à peu restaurée au milieu du siècle par des ministres vigilants (*P*, 1965), se rapproche de la France (de Bourbon à Bourbon), alors que Portugal et Hollande tiennent davantage à l'Angleterre, celle-ci confirme sa maîtrise des mers par une politique suivie. Si donc, en valeur relative, le commerce extérieur français connaît une croissance supérieure à celui de l'Angleterre<sup>7</sup>, la France ne tarde pas à pâtir d'une grave négligence en politique navale<sup>8</sup>. Il semble que Montesquieu ait pressenti que sa patrie paierait cher cette infériorité<sup>9</sup>, qu'elle tient aussi de ses obligations terrestres, sur une rivale animée par des amiraux et des ministres toujours plus agressifs, Anson et Pitt en tête. Elle devait la payer après la guerre de Sept Ans de la perte de presque toutes ses possessions outre-mer.

Achevons sur la situation personnelle du penseur. Ni sa vie ni son œuvre ne paraissent d'abord marquées par la mer: nulle croisière d'importance, point d'histoire maritime. Ses lectures même le montrent plutôt intéressé par l'Orient, proche et lointain<sup>10</sup>, quand il ne reste pas, vêtu comme

7. Il double entre 1736 et 1755. Voir, de Philippe Haudrère, *Le Grand Commerce maritime au XVIII<sup>e</sup> siècle* (deuxième partie, chapitre 3), Sedes, «Regards sur l'histoire», 1997.

8. Même si Fleury, par une flotte maintenue «en vie» sur Saint-Domingue, paralyse encore les prétentions de l'Angleterre sur l'Amérique espagnole (lors de la guerre de 1739-1740), tandis que Maurepas, ministre jusqu'en 1749, veille honorablement sur la marine.

9. Comparer *P*, 1704 avec *S*, 728, 730, 731. En 1748, l'Angleterre dispose de 126 navires de ligne, la France de 50. L'Espagne passe de 20 navires en 1748 à 46 en 1756. Voir de Martine Acerra et Jean Meyer, *Histoire de la marine française des origines à nos jours*, Éditions Ouest-France, Rennes, 1994, 1<sup>re</sup> Partie, v, vi.

10. La lecture de Tavernier ou de Chardin vient bien sûr à l'esprit, sans compter les *Lettres* du Père du Halde ou les conversations du jeune baron avec le Chinois Hoange. L'importance de l'Orient dans les *Geographica* est un fait connu. Il se pourrait donc que Montesquieu eût pour ainsi dire accès à la mer par la Manche. Ses lectures anglaises, sérieuses ou divertissantes, sont avérées: les *Pensées* (1151, 1314) mentionnent les œuvres de Dampier, tandis qu'Anson et Swift figurent dans le *Spicilège* (*S*, 621, 731). Le catalogue de sa bibliothèque atteste qu'il possédait et connaissait aussi les voyages de Frézier en mer du Sud (n° 2742) et de Flacourt à Madagascar (n° 2741), et bien d'autres encore (n° 2735-2766); mais il ne semble pas avoir disposé de la relation du voyage de Cavelier de la Salle en Amérique (voir le *Catalogue de la bibliothèque de Montesquieu à La Brède*, éd. Louis Desgraves et Catherine Volpilhac-Auger, avec la collaboration de F. Weil, *Cahiers Montesquieu* n° 4, Napoli, 1998).

Machiavel, en compagnie des classiques et de ces Romains que l'on «ne peut jamais quitter» (XI, 13).

C'est pourtant là une impression superficielle. La mer occupe bel et bien une place incontestable, dans sa vie, dans ses travaux préparatoires, et dans son œuvre publiée.

Pour ce qui concerne la vie et les recherches, les preuves sont légion. S'il n'a pris la mer que deux ou trois fois, semble-t-il, et pour de courtes croisières<sup>11</sup>, Montesquieu n'a cessé, par des sources écrites ou par lui-même, de s'informer sur les accès des diverses nations à la mer, la qualité des ports, des côtes, des golfes<sup>12</sup>, des courants et des vents. Ainsi, lui-même bordelais<sup>13</sup>, négociant de Graves, il ne visite guère de pays maritimes qu'il ne se demande comment et combien la mer et la terre peuvent tirer profit l'une de l'autre. Ses *Voyages* l'attestent, qu'il débâte des beaux chantiers de Venise, des ports de Ligurie, de la négligence des États du Pape en matière maritime, de la communication de l'Empire avec la mer Adriatique par Trieste ou des restes de la grandeur hollandaise.

Le lecteur, de son côté, n'était pas moins attentif que le voyageur à la question maritime: pas moins de cinquante-deux des *Pensées* lui sont consacrées, que complètent près de vingt-cinq articles du *Spicilège*<sup>14</sup>. Ces réflexions, notes de lecture, extraits de gazettes, forment peut-être le meilleur préambule à l'œuvre «canonique», dans la mesure où Montesquieu cerne son sujet de la manière la plus ample. Malgré leur variété, en effet, mais aussi bien grâce à celle-ci, ces pensées et ces extraits accoutument le lecteur aux multiples perspectives de *L'Esprit des lois*, où la mer paraît prendre des noms divers selon les rapports où elle se trouve impliquée. Ainsi nature des climats, découvertes, progrès techniques,

11. Assez tout de même pour connaître les caprices du golfe de Gênes, et un «mal de mer épouvantable» (*Voyages*, OC, Pléiade, t. I, p. 629). Comme il est fier de le rappeler, il a de plus traversé la Manche, à l'aller, sur le «yacht» de «milord Chesterfield» (*ibid.*, p. 875).

12. Un plan circonstancié accompagne la description du golfe de la Spezia, que Montesquieu a découvert par la mer (OC, Pléiade, t. I, p. 631). Il ne s'est pas trompé sur son excellence. Cette rade, où Bonaparte voulait baser une flotte, abrite aujourd'hui une partie de la marine italienne.

13. C'est à ce titre qu'il écrit au président Hénault, à la fin de sa vie, une phrase qui mérite d'être relevée, avec son ironique exagération: «la marine, les affaires étrangères, les finances, tout nous semble la même chose: il vrai que nous n'avons pas une grande finesse dans le tact» (Lettre du 11 août 1754, OC, Masson, t. III, p. 1510).

14. Il s'agit principalement des *Pensées* n° 7, 17, 37, 45, 137, 154, 169, 177, 192, 223, 243, 262, 264, 270, 312, 342, 428, 568, 676, 816, 960, 1006, 1058, 1301, 1359, 1367, 1448, 1473, 1535, 1678, 1694, 1713, 1745, 1759, 1778, 1801, 1803, 1804, 1884, 1885, 1887, 1952, 1965, 1966, 1967, 1979, 2023, 2047, 2048, 2082, 2091, 2220 ainsi que des numéros suivants du *Spicilège*: 49, 131, 294, 298, 326, 327, 337, 393, 427, 438, 458, 499, 518, 608, 633, 636, 702, 709, 721, 725, 727, 730, 731, 741.

communication des peuples, histoire du commerce, puissance maritime et navale, colonies et projets font l'objet d'une réflexion qui ne trouve que dans *L'Esprit des lois* son ordre et sa forme accomplis.

## Vers l'Océan

Il convient, avant d'étudier les relations de la mer et de la politique, de suivre dans le discours l'ordre naturel auxquels les hommes eux-mêmes ont obéi dans les faits. Ainsi, la découverte des mers ouvertes, après le cabotage et la domestication des mers fermées, n'est naturellement pas le principe, mais le terme de l'élan des hommes vers une «mer humaine». Or Montesquieu s'est particulièrement intéressé à cette «ouverture» de «l'Univers» (XXI, 6)<sup>15</sup>.

### *De la mer et des mers*

Tâchons de comprendre de quelle manière et pour quelles raisons les hommes, et quels hommes, se sont rendus maîtres des mers.

S'il faut y réfléchir, c'est que la mer, considérée physiquement, et par suite, dans son rapport aux causes morales, n'est pas d'emblée un milieu «naturel» aux hommes<sup>16</sup>. Il nous incombe par conséquent de méditer sur sa nature propre, parce qu'elle éclaire beaucoup les causes et la nature de l'attitude des hommes à son égard, laquelle à son tour dépend trop des causes morales proprement dites pour en être déduite simplement.

Montesquieu n'a pas négligé ce sujet. De sa réflexion sur la nature physique de la mer et des diverses mers connues, les conclusions, me semble-t-il, sont à peu près celles-ci.

La mer, élément souvent hostile, est néanmoins une source de vie et de sûreté tout à la fois. Par ce qu'elle dépose et par ce qu'elle porte en elle –

15. Si, n'étant pas disciple de Hegel, il n'a pas ordonné en système ces trois stades, comme le géographe allemand Ernst Kapp dans sa *Géographie générale comparée (Vergleichende Allgemeine Erdkunde)*, Berlin, 1845, il est patent qu'il eût admis la distinction proposée par celui-ci des ères ou cultures «potamiques», «thalassiques» et «océaniques». Mais il les eût d'autant moins classées en système que le rapport à la mer, pour avoir suivi cet ordre, varie, en tous temps, particulièrement selon l'esprit général de chaque nation.

16. Les Grecs s'en étonnèrent en grand peuple marin: «il est bien des merveilles en ce monde, il n'en est pas de plus grande que l'homme. Il est l'être qui sait traverser la mer grise [...] et qui va son chemin au milieu des abîmes», chante le chœur d'*Antigone*; Sophocle, *Tragédies*, trad. Paul Mazon, Éd. Folio Gallimard, 1973, p. 104-105. Sophocle s'étonne de l'élan vers la mer avant d'évoquer la culture des terres.

sel<sup>17</sup>, poissons, grands mammifères – elle occupe une place de choix dans la subsistance des peuples du littoral comme des peuples de «l'hinterland». Quant aux «grandes pêches», antiques (XXI, 11) ou contemporaines, baleines et harengs en mer du Nord, morues aux abords de Terre-Neuve, il n'a pas échappé à Montesquieu qu'elles étaient à l'origine, avec le commerce, des progrès de la navigation et de l'armement de grande envergure. Les «effets d'une grande navigation» (XX, 6) concernent ainsi la pêche hollandaise à la baleine. La pêche et la nourriture des bords de mer sont enfin une source de fécondité selon Montesquieu (XXIII, 13), ce qui expliquerait la forte concentration démographique de nombreux littoraux.

Source de sûreté, d'autre part, la mer l'est en effet dans la mesure où elle constitue, à proportion des progrès de la navigation, mais en dépit d'eux pourtant, un obstacle de premier ordre. Montesquieu l'associe fréquemment aux déserts, aux montagnes et aux fleuves comme obstacles naturels susceptibles d'expliquer la formation des peuples et la persistance des empires. Les mers intérieures, mer d'Azof et Mer Noire par exemple, jouent à cet égard un grand rôle dans l'histoire ancienne et moderne de l'Europe et de l'Asie (*Romains*, XVII; *Monarchie*, VIII; *EL*, livre XVII entier).

Toutefois, cette sûreté ne préjuge en rien de l'usage qui peut en être fait, soit que la mer favorise l'isolement despotique (mais la montagne en est plus susceptible, qui toutefois engendre souvent des mœurs libres en son sein), soit qu'elle protège les peuples, insulaires par exemple, des conquêtes (*EL*, XVIII, 5). Enfin il est clair que, tout obstacles ou barrières qu'elles sont, les mers forment des «frontières naturelles» d'une autre nature que les chaînes de montagnes. En particulier elles appellent une autre défense et ne peuvent être occupées de la même manière.

Un autre caractère, essentiel, des mers, apparaît sitôt qu'elles sont franchies. D'obstacles, elles se transforment en voie de communication, voire en menace. Dans l'un et l'autre cas, il est surtout essentiel de comprendre que, d'ouest en est comme du nord au sud, elles placent les peuples dans les relations décrites en XVII, 3 pour expliquer la facilité des conquêtes en Asie. Sans intermédiaires, les océans mettent ainsi en contact des peuples forts avec des peuples faibles, les «peuples efféminés» du «midi» (XVII, 3). Les conquêtes espagnoles et portugaises en découlent (*EL*, XXI, 21; *P.*, 223, 1006). Ce faisant, elles mettent également en rapport des climats très distincts. Et la gravité des maladies vient sanctionner cette «violence» (*P.*,

17. Au temps de Montesquieu, le sel marin est de première nécessité pour la conservation des aliments. Recueilli sur les côtes de France, de Guérande à Brouage et le long du Languedoc, comme au Portugal, c'est un produit essentiel et convoité.

2091), que confirme la lenteur de «l'acclimatation» (*Essai sur les causes qui peuvent affecter les esprits et les caractères*, 1<sup>re</sup> partie<sup>18</sup>).

Mais cela vaut pour toutes les mers. Il faut maintenant suivre Montesquieu dans ses nuances. Les mers se distinguent en effet par des qualités physiques qui les rendent diversement propices à la navigation. Le degré de latitude, la nature des côtes entrent ainsi dans un calcul qui permet de classer les mers, comme l'on classe les routes en plus ou moins carrossables, selon leur caractère plus ou moins navigable. Rien n'échappe au géographe, parce que tout doit être mesuré<sup>19</sup>. La navigation tiendra compte de la profondeur et de la qualité des eaux<sup>20</sup>, de la nature des courants, de la présence et de la force des marées, enfin, et peut-être surtout au temps de Montesquieu, de la direction et de la fréquence des vents qui lui imposent ses routes<sup>21</sup>. C'est ainsi que l'auteur juge les côtes orientales de l'Afrique moins saines que la côte ouest (XXI, 10), le nord de la Caspienne «vaseux» (XXI, 9), la Méditerranée une «mer orageuse» (XX, 5). Pour les côtes de la Grèce, enfin, elles lui semblaient comme prédestinées à engendrer une thalassocratie (XXI, 7).

Quoique «les difficultés [soient] relatives» à l'ingéniosité humaine (XXI, 11), ces éléments décident encore de beaucoup.

Il faudrait pour achever de résumer ce qui retient l'attention de Montesquieu, évoquer le tracé des mers, qui est aussi bien sûr celui des continents et de leurs côtes. La curiosité du jeune président à mortier paraît peut-être le regard du politique: les détroits, les caps, les promontoires, les golfes et les îles sont en effet des éléments clés de l'histoire maritime<sup>22</sup>. J'y reviendrai, à propos de la communication.

18. Où Montesquieu traite de l'ingéniosité des Canarins, et de la lente adaptation des conquérants portugais (*OC*, Pléiade, t. II, p.44).

19. A cet égard, le numéro 438 du *Spicilège* est exemplaire. Montesquieu y compare la mer Blanche avec la mer Baltique, sous divers aspects, particulièrement à l'égard des vents, en mesurant les conséquences humaines des qualités physiques respectives de ces mers. Plus orageuse, gelée plus longtemps, parce qu'elle est plus fermée et bien que moins septentrionale, celle-ci lui paraît naturellement ou physiquement moins favorable au trafic russe.

20. De grands efforts pour établir de bonnes cartes hydrographiques sont produits au moment où Montesquieu publie *L'Esprit des lois*. L'établissement des cartes de J. B. d'Après de Manneville s'étend de 1745 à 1775. Le capitaine Cook sonde et décrit le golfe du Saint-Laurent, par où les Anglais s'assureront la maîtrise du Canada, quelques années après la mort de Montesquieu, aux alentours de 1760.

21. C'est sur ce point qu'il faut suivre Montesquieu en adoptant la méthode qu'il appliqua lui-même à la compréhension de l'Antiquité (*EL*, Préface), en un mot éviter l'anachronisme et ne pas rendre contemporains tous les siècles modernes (XXX, 14). «Il faut [encore!] quatre vents pour aller d'Amsterdam à Pétersbourg» écrit-il ainsi (*S.*, 438).

22. Il convient de relire le premier paragraphe du *Projet d'une histoire physique de la terre ancienne et moderne*, datée de 1719, *OC*, Pléiade, t. I, p.21. Montesquieu y mêle, à la



Le décor brièvement posé, il nous faut dire maintenant un mot des causes morales qui expliquent le mouvement des hommes vers les mers. Il me semble nécessaire de voir d'abord que la mer, périlleuse et hostile (XXI, 21; XXII, 20), réfléchit pour ainsi dire l'essentielle ambiguïté de la nature humaine telle qu'elle se dégage des quelques lois énoncées en I, 2. Si elle n'a pu attirer sans violence un être d'abord craintif, timide et faible occupé à se nourrir sans danger (première et deuxième lois de la nature), il est vrai d'un autre côté qu'elle sert ou peut servir à merveille son désir de se communiquer et d'approcher ses semblables (troisième et quatrième lois), quoiqu'elle ait d'abord favorisé la fuite.

En somme, les peuples marins sont nés de la nécessité. Mais les profits de leurs entreprises ont attiré des peuples plus intéressés par le seul gain, par la puissance conférée par la maîtrise du large, ou par les nécessités du luxe. Enfin, même lorsque les mers sont devenues une source de puissance et de richesses, des causes morales ont retenu des peuples entiers, physiquement bien placés, loin de ses bords.

La nécessité semble en effet à l'origine de la plupart des grands mouvements vers la mer, qu'il s'agisse de fuir la vexation ou la colère d'un autre peuple ou d'un monarque (XX, 5; XXI, 10; *P.*, 1759), ou bien que l'État ou la Cité n'aient pas d'autre recours pour se décharger d'un excès de citoyens (XXIII, 17). Montesquieu pense ou peut penser ainsi à l'exil des Irlandais (*LP*, 36) ou des Quakers (IV, 6), migrations religieuses fréquentes à l'ère moderne et décisives pour comprendre la genèse des États-Unis d'Amérique. Mais c'est surtout des républiques maritimes qu'il explique de la sorte la formation, car «c'est ainsi que Tyr, Venise et les villes de Hollande furent fondées» (XX, 5).

Nous verrons bien sûr, au sujet du commerce, que le désespoir laisse bientôt la place à l'espoir.

### *Une vocation européenne*

Il est remarquable d'un autre côté que les causes physiques et la soif du profit ne suffisent pas à rendre compte de l'élan maritime. Encore faut-il que les peuples soient dotés d'un certain «esprit». Montesquieu accumule les exemples de nations admirablement situées mais comme détournées des mers par diverses causes morales. Ce qu'il écrit des unes peut du reste

---

recherche d'une «description exacte des différents progrès de la terre et de la mer», la formation des reliefs naturels aux «ouvrages faits de main d'homme qui ont donné une nouvelle face à la terre, des principaux canaux qui ont servi à joindre les mers et les grands fleuves [...]».

s'appliquer aux autres. Par exemple, la prédominance de l'agriculture chez les Juifs ou chez les Romains (XXI, 6, 13, 14) se retrouve en France aux temps du baron. C'est qu'il ne suffit pas de disposer de bonnes côtes et de rades profondes, il faut encore ne pas leur tourner le dos.

Ce rapport peut toutefois évoluer, comme l'atteste l'histoire des Romains (*Romains*, IV). Aussi peu marins qu'il est possible – une brillante ironie se dégage du titre des chapitres 13 et 14 du livre XXI –, ils se sont néanmoins tournés vers la mer pour vaincre Carthage ou, plus tard, assurer l'approvisionnement et la sûreté de l'empire (*Romains*, IV, XI, XIII). Aussi bien avaient-ils le génie de s'adapter (fin du chapitre II), c'est-à-dire en un sens de perdre leur premier génie. Or cette disposition, qui réclame aussi du temps, ne semble pas être le fort de nombreuses nations.

Montesquieu fait aussi allusion aux Guèbres, qui interdisent jusqu'à la navigation fluviale (XXIV, 26), aux Égyptiens et aux Perses, peuples affectés de préjugés religieux leur donnant «un éloignement invincible pour la marine» (XXI, 8). Enfin, des empires soucieux d'isolement ou des îles gouvernées de façon violente, la Chine et le Japon, n'ont pas non plus tiré profit de leur situation<sup>23</sup>. Il n'est donc pas étonnant, pour y venir, que l'Europe, par un certain nombre de raisons physiques et morales, soit depuis l'Antiquité jusqu'aux temps modernes, maîtresse de mers qu'elle a ouvertes, les unes après les autres.

«Il est vrai que l'Europe a depuis deux siècles beaucoup augmenté sa navigation» (XXIII, 25). Les raisons de cette «vocation» sont multiples. Elle tient beaucoup en premier lieu à la disposition de ce grand cap asiatique, entouré de mers, propre à susciter ou favoriser l'activité maritime.

Après ceux du Moyen-Orient, les peuples d'Europe ont pratiqué, depuis l'Antiquité, et en Méditerranée particulièrement, toutes les activités nautiques, pêche, piraterie, petit trafic, commerce d'économie, guerre navale, qui ont fleuri, plus tard, en Baltique et en Mer du Nord. Quoiqu'ils s'en soient longtemps tenus au cabotage, il est ainsi permis de dire des «gens de mer» européens ce que Montesquieu écrit des Romains dans le *Latium*: «dans une circonférence très petite, ils s'exerçaient à des vertus qui devaient être si fatales à l'Univers» (*Romains*, I).

23. Quoiqu'ils aient parfois réellement essayé. Montesquieu ne dit mot des grandes navigations chinoises en mer de Chine et dans l'Océan indien, entreprises sous les empereurs Ming et conduites par l'eunuque Zhenghe, quelques décennies avant les découvertes occidentales (de 1405 à 1433). Je n'ai pas trouvé trace de ces voyages dans ses œuvres, mais sans doute les eût-il qualifiés d'ostentatoires, en insistant sur leur incompatibilité avec «l'esprit» du despotisme chinois et leur peu d'effet sur le grand commerce.

Outre la « vexation » déjà nommée, il faut aussi imputer à la « jalousie » qui accompagne toujours les intérêts de commerce l'élan des nations vers la mer et vers le large : aux grandes entreprises espagnoles et portugaises destinées à briser le monopole économique et financier de Venise et d'Augsbourg succède le mouvement des Hollandais et des Anglais, lancés sur leurs traces mêmes comme « les chiens de mer » d'Élisabeth.

Surtout, un certain nombre de causes morales ont agi de longue main, qu'il n'est pas difficile de réunir. Car les lois, les manières, la religion – bref cet « esprit de l'Europe » que définit le livre XVII (chapitre 3 et 5), contribuent toutes à expliquer cet élan.

Comment s'en étonner si l'on réunit le désir de gloire et d'agrandissement propre aux monarchies (IX, 2), à l'aptitude aux grandes entreprises inscrite dans la nature des républiques (XX, 4), deux formes de gouvernements qui ne se trouvent guère ou très peu hors d'Europe ? Les manières européennes en sont le moteur : « impatience » du caractère (XIX, 27), « communication » facile entre les sexes, règne des femmes, du bon goût et des modes dans les grandes capitales (XIX, 5, 6, 8), qui donnent le ton, et cette propension à toujours acquérir sans jamais conserver qui distingue les nations libres des nations servies (XX, 4).

Enfin des causes intellectuelles et spirituelles épaulent ce mouvement : par les premières, « les arts, les connaissances et les besoins » marchant toujours « d'un pas égal » (XVIII, 15), l'Europe s'est assurée la maîtrise du large, en appliquant à la navigation, construction navale<sup>24</sup> et navigation proprement dite, des sciences qu'elle cultive depuis l'Antiquité, soit qu'elle ait donné une autre extension à des inventions asiatiques, poudre et boussole, soit qu'elle ait accompli la synthèse de ses découvertes empiriques, méthode de navigation méditerranéenne et océanique, et de son esprit scientifique<sup>25</sup>. Cette supériorité lui a valu également la supériorité militaire sur des peuples demeurés dans l'état des « Grecs et des Romains »<sup>26</sup>, supé-

24. Usbek s'en fait l'écho, certain que les « docteurs » d'Orient seraient bien « embarrassés », contrairement aux « philosophes » occidentaux (Montesquieu laisse entendre clairement que ce nom revient de droit aux savants), de dire « quelle est la courbe selon laquelle un vaisseau doit être taillé pour être le meilleur voilier qu'il soit possible » (*LP*, 97).

25. Montesquieu y voit la différence majeure entre « les grandes nations » et les « peuples sauvages » : « celles-là se sont appliquées aux arts et aux sciences », « ceux-ci les ont absolument négligés », dès le *Discours sur les motifs qui doivent nous encourager aux sciences*, prononcé le 15 novembre 1725 (*OC*, Pléiade, t. I, p. 53 et suivantes).

26. *Discours* [...], p. 53. L'ordre de ce *Discours* est bien clair : Montesquieu, énumérant les motifs qui doivent nous encourager aux sciences, évoque « l'utilité » et le « bonheur » que nous pouvons en retirer en cinquième position, plaidant avec force pour une politique que nous dirions à l'anglo-saxonne de « sciences appliquées » : « le commerce, la navigation, l'astronomie, la géographie [...] ont reçu mille avantages des travaux [précédents] ». Mais,

riorité dont les Conquistadores ou les troupes des Compagnies des Indes firent un ample usage.

Quant aux causes spirituelles ou religieuses, elles ont aussi joué un grand rôle, le catholicisme en favorisant le prosélytisme et l'esprit de mission sous couvert desquels, ajoute Montesquieu, l'ambition des princes se donne souvent libre carrière, la Réforme et particulièrement le calvinisme, en libérant les entreprises du commerce des «préjugés» scolastiques. S'il combat souvent le premier, dont le prosélytisme heurte de plein fouet sa conception de la nation, (XIX, 3, 18, 19, 20), il loue volontiers le second en exhibant par contraste le triste exemple des «mahométans» chez qui «une interdiction générale [du prêt à intérêt] perd le commerce» (*Défense de l'Esprit des Lois*, art. «Usure», *OC*, Pléiade, t. II, p. 1154).

Par contraste, il n'est pas étonnant que les peuples d'autres continents ne se soient pas lancés sur les mers, par «un dessein réglé», et non pas seulement par pure ostentation (XXI, 8 et 11). Comme le despotisme y règne le plus souvent, hors le cas de quelques peuples libres, d'ordinaire (et parce que) montagnards, et de tribus sauvages peuplant souvent des forêts (XVII, 9-11), on y songe plus à conserver qu'à acquérir, à s'isoler qu'à se communiquer (IX, 9). La communication et le luxe peuvent en effet être fatals (VII, 6). Quand ce dernier ne l'est pas, en supposant même qu'il s'y développe, il est moins universel que le commerce d'économie, autrement dit moins porté d'emblée sur les espaces maritimes, grâce auxquels les cités marchandes ont «l'œil sur toutes les nations de la terre» (XX, 4; je souligne). Le chapitre 6 du livre XXI l'affirme exemplairement: «pendant que, dans les empires d'Asie, il y avait un commerce de luxe, les Tyriens faisaient par toute la terre un commerce d'économie» (je souligne).

Enfin, il se pourrait que les nations européennes fussent condamnées à cet effort parce que «la puissance», qui «dans les trois autres parties du monde est, pour ainsi dire, fixée», ne saurait y être permanente (*Monarchie*, II). Elle dépend beaucoup désormais de la part que chacun

-----  
avant de se demander ce qu'ils en retirent, il n'a garde d'oublier le rôle des sciences et des arts dans le salut même des États: «c'est peut-être aux connaissances qu'ils donnent que la plupart des nations doivent leur existence»!

Quant à l'utilité, elle n'était pas pour lui un motif aussi subalterne qu'il y paraît. Ainsi, deux ans après ce *Discours*, on le voit personnellement préconiser l'application particulière de ce principe général à sa ville de Bordeaux: «dans une ville maritime comme celle-là, qui est celle où est à présent le commerce avec les étrangers le plus étendu, où il arrive et d'où il part un si grand nombre de vaisseaux, on ne saurait trop encourager les mathématiques, surtout les parties qui ont rapport à la navigation» (Lettre à Sarrau de Boynet, juin 1727; *Correspondance*, I, 1700-1731, dans *OC*, t. 18, Oxford, Voltaire Foundation, 1998, lettre n° 267, p. 307; nous avons modernisé l'orthographe).

saura prendre au «Commerce et [à] la Navigation de l'Univers» (*ibid.*) que l'Europe assume seule.

Un grand lecteur de Montesquieu, en réfléchissant à son tour sur la mer, résume ainsi cette conjonction de causes en plaçant lui aussi l'accent sur l'esprit d'entreprise, «l'industrie», que la mer, «élément naturel», «anime du dehors»: «toutes les grandes nations, celles qui font en effort sur elles-mêmes, tendent à la mer»<sup>27</sup>.

Si elles sont vraiment grandes, enfin, c'est vers la «mer océane» qu'elles doivent tendre.

### *Des mers à l'Océan*

Cette conquête des mers est l'un des objets du livre XXI, consacré à l'histoire des «révolutions» que le commerce «a eues dans le monde» (titre) et suivant la distinction du «commerce d'économie» et du «commerce de luxe» (livre XX) qui en sont les principaux moteurs. Si elle a pu connaître des cahots, comme le droit romain en France (XXVIII, 11), par la violence des invasions – après le passage des Perses, peuple exclusivement terrien, en Égypte, «il fallut [...] découvrir la mer Rouge une seconde fois, et l'Océan une seconde fois» (XXI, 9), il est presque certain que cette histoire est devenue irréversible, et ne sera plus à refaire, maintenant que «l'art de l'imprimerie», «après que l'écriture [eut] porté d'un peuple à un autre les connaissances des hommes», «en a scellé, pour ainsi dire, la connaissance» (*P.*, 1745).

Avant d'évoquer la naissance de «l'Univers», attestée pratiquement par les premières circumnavigations, et le navire de haut bord qui les a rendues possibles, tenons-nous en à quelques remarques.

La terre donc, cette «si grande planète qu'il est nécessaire qu'il y ait différents peuples» (I, 3), est aussi composée de plusieurs «mondes». À cet égard, il est permis de penser que l'ampleur d'un commerce est proportionnel à l'ampleur du monde connu. Si donc il est vrai que le commerce des Anciens, en envergure et en valeur absolue, ne saurait être comparé à celui des États modernes (XXI, 9, avant-dernier paragraphe), il est aussi exact que, selon son échelle propre, il revêt des caractères semblables, assurant puissance, influence et prospérité aux cités qui le dominant. Tel fut le cas de Corinthe «dans un temps où le peuple grec était un monde et les villes grecques des nations» (XXI, 7). Peut-être est-ce l'une des raisons

<sup>27</sup>. Hegel, *Principes de la philosophie du droit*, § 247, traduit de l'allemand par André Kaan, NRF, Gallimard, 1940.

pour lesquelles Montesquieu s'étend si longuement sur l'histoire du commerce antique.

La communication de divers mondes s'accompagne en outre d'un progrès des « lumières », c'est-à-dire de la perception du monde lui-même, ainsi que d'un déplacement de ses centres de gravité. Cette perception suit les découvertes bien souvent à rebours des croyances, qu'une mer tenue pour illimitée soit en fait une mer fermée, comme la Caspienne (XXI, 8), ou qu'une autre soit en vérité un golfe de l'Océan (XXI, 6). Il est émouvant de se dire qu'au temps de Montesquieu, cette découverte n'est pas achevée<sup>28</sup>.

Montesquieu, soulignant plaisamment le paradoxe que « la grande connaissance de la marine [...] fait que la géographie, après avoir tant avancé, s'arrête », les vaisseaux ne s'écartant plus des « routes » connues (*P.*, 1359), indique, avec son temps toujours<sup>29</sup>, que le besoin, acquis, autant et plus que la curiosité, conduira sans doute les prochaines découvertes. Car « de nouvelles communications avec de nouvelles terres et de nouvelles mers » « nous donnent de nouvelles denrées et de nouvelles marchandises », ce qui produit une « augmentation de commerce » (XXIII, 8).

Enfin un changement d'échelle s'est produit depuis près de trois siècles, qui est aussi un changement qualitatif. Car si la Méditerranée n'est plus qu'un « coin de l'univers », c'est enfin que les Européens ont gagné le large. Autrement dit, et Montesquieu souligne le fait par une antithèse mémorable, véritable formule, le navire de haut bord a inversé le rapport des terres et des mers dans l'ordre de la découverte : « aujourd'hui, on découvre les terres par les voyages de mer : autrefois on découvrait les mers par les conquêtes des terres » (XXI, 9)<sup>30</sup>.

28. Lui-même et ses contemporains s'interrogent sur le continent austral, les pôles (*S.*, 131), le passage du Nord-Ouest, le détroit récemment exploré par Behring (*P.*, 1301), l'Océanie et l'immense mer du Sud.

29. L'amiral Anson, dont Montesquieu a lu et loué le *Voyage autour du monde, fait dans les années 1750, 1751-1754* (*Correspondance*, 22 janvier 1749, *OC*, Masson, t. III, p. 1245), est on ne peut plus clair à ce sujet. Ne range-t-il pas parmi « les progrès que l'art de la navigation fait » la « découverte de nations inconnues et de nouvelles espèces de commerce », ajoutant que « tous ces progrès ne peuvent que tourner à l'avantage de la Grande-Bretagne », *Voyage*, l. I, chapitre 9, p. 75, traduit de l'anglais, chez Arkstée et Merkus, Amsterdam et Leipzig, 1749. Montesquieu avait tiré de cet ouvrage des notes de lecture (Bordeaux, Bibliothèque municipale, ms. 2526, n° 25).

30. Cité par Bertrand Binoché comme « le pivot de cette histoire de l'homogénéisation commerciale des histoires », *Introduction à De l'esprit des lois de Montesquieu*, PUF, 1998, chapitre 8, C, II/3, p. 341.

## Mer et politique

Il est temps de se pencher maintenant sur le rapport des mers, de l'Océan particulièrement, avec l'objet propre à l'écrivain politique, savoir les diverses «institutions qui sont reçues parmi les hommes» (*Défense*, 2<sup>e</sup> partie, «Idée générale»). Qu'il soit de l'intérêt des États à façade maritime de tirer profit de leur situation, en dépit de leur faible génie pour la marine, c'est ce qu'attestent au temps de Montesquieu les efforts de ceux même qui n'en jouissent pas pour accéder, *manu militari* si nécessaire, à l'élément de la communication par excellence – témoin la Russie, se ménageant contre la Suède et contre la Turquie une prise sur la Baltique et sur la mer Noire, en 1721 et 1774.

Il serait trop long de suivre Montesquieu en détail sur cette voie. Mieux vaut s'en tenir, sans doute, à expliquer pourquoi l'écrivain employait très fréquemment de concert les mots, et concepts, de *navigation*, *communication*, *commerce* et *puissance*, en commençant par les rendre eux-mêmes plus précis.

### *Navigation*

La navigation maritime vient logiquement en premier lieu. Les mers, qui relient les terres, communiquent souvent entre elles, et peuvent être mises en relation<sup>31</sup>, mais cette communication suppose encore la possession d'une flotte! Ce qui va de soi ne s'est pas toujours imposé à l'attention des ministres. Ainsi l'Empire d'Orient ayant «abandonné» la marine, «les provinces n'eurent plus de communication entre elles» (*Romains*, XXIII)<sup>32</sup>.

La communication présuppose donc la navigation, qui peut être conçue comme le synonyme de la mer humaine. Attardons-nous un peu sur elle.

Il pourrait être bon, avant de commenter les éloges de Montesquieu sur la marine de son temps, d'en préciser auparavant les limites. Car la navigation à voiles telle qu'il l'a connue reste fortement soumise aux circons-

<sup>31</sup>. Colbert avait ainsi entrepris de relier l'Océan à la Méditerranée par un canal du Midi où il aurait voulu faire passer jusqu'aux navires de haute mer.

<sup>32</sup>. Montesquieu rédige ces lignes vers 1733, à un moment où Maurepas commençant seulement à produire ses principaux efforts, il n'est pas rare que les vaisseaux du roi pourrissent en cale, depuis la Régence et les premières années du ministère Fleury. Que l'avertissement soit audible, une remarque judicieuse permet de le croire. Montesquieu, très lucide sur les relations et la complémentarité de la puissance maritime et de la puissance navale, écrit en effet quelques lignes plus haut: «quoique [...] Manuel Comnène [eût] laissé tomber la marine, cependant, comme le commerce subsistait encore, on pouvait facilement la rétablir» (*ibid.*). Le commerce français fait mieux que subsister entre 1713 et 1748.

tances naturelles, bien qu'elle soit sur le point d'atteindre sa perfection, le problème de la longitude mis à part<sup>33</sup>. Si elle consiste à obéir aux éléments afin de mieux les asservir à ses desseins, cette obéissance n'en demeure pas moins forte, qui se manifeste par bien des aspects.

Sans même parler de circonstances exceptionnelles, et pour s'en tenir aux phénomènes généraux<sup>34</sup>, il suffit de dire ici que, du temps de Montesquieu, les qualités naturelles mentionnées plus haut décident presque seules des calendriers, des politiques d'armement naval et des routes maritimes suivies, qui diffèrent peu de celles des Anciens<sup>35</sup>. Tout armateur ou secrétaire de ce temps sait en effet en quels mois il est possible ou préférable d'appareiller de Brest, de croiser aux Antilles, d'embouquer les Sunds de la Baltique ou de remonter le Saint-Laurent. Tous connaissent les ravages des taretts, auxquels le cuivre n'apportera de solution qu'à la fin du siècle. Enfin, et pour exemple, Séville, le grand port du Siècle d'Or, cède la place à Cadix, parce que les profondeurs du Guadalquivir ne conviennent plus aux vaisseaux modernes.

Conséquence partielle du poids des causes physiques, mais aussi d'une autre estime pour la vie humaine, la navigation demeure très coûteuse en hommes, ce qui préoccupait assez Montesquieu pour qu'il y revînt à deux reprises, dans le livre consacré au nombre d'habitants (XXIII)<sup>36</sup>.

Si l'on peut discuter du bien-fondé des craintes de Montesquieu en matière de démographie, on ne peut nier qu'il ait mis le doigt sur un fait majeur, car la mortalité attachée à la navigation est un caractère essentiel de la vie sur mer au XVIII<sup>e</sup> siècle. Sans doute faut-il moins voir sous les «mille dangers» les naufrages ou les agressions, que les maladies contractées sur mer et en escale, par suite de conditions encore très rudimentaires d'alimentation et d'hygiène ou par l'effet naturel des différences de climats,

33. Problème tout de même assez grave pour que le siècle des Lumières s'ouvre, sur mer, par le mémorable naufrage des îles Scilly (1707), les navigateurs calculant leur route «à l'estime» pour ce qui concerne la longitude. Les journaux de bord qui nous sont parvenus font état d'approximations impressionnantes, mais bien compréhensibles.

34. Les sautes de vent ajoutées aux marées n'expliquent-elles pas autant que l'habileté anglaise la défaite de la Hougue?

35. «Ceci [ce que rapporte Plin] est entièrement conforme aux journaux de nos navigateurs», car «nous partons d'Afrique pour le Malabar dans le temps que partaient les flottes de Ptolémée, et nous en revenons dans le même temps» (XXI, 9). Les routes atlantiques, de même, *carrera de Indias* ou route des Indes par le Cap, ne varient guère des galions aux frégates, parce qu'elles suivent les vents, comme l'explique précisément la note *e* de XXI, 10.

36. Il évoque d'abord ces «ports de mer, [où] les hommes s'exposent à mille dangers, et vont mourir ou vivre dans des climats reculés» (XXIII, 13), une seconde fois de manière plus circonstanciée, mais selon lui, emblématique pour l'Europe occidentale tout entière, cette Hollande, qui «envoie tous les ans aux Indes un grand nombre de matelots, dont il ne revient que les deux tiers» (XXIII, 8). «Le reste», lit-on, «périt ou s'établit aux Indes».



scorbut<sup>37</sup> et typhus particulièrement. Cette mortalité n'affectait pas seulement, d'ailleurs prévue et assumée comme telle par les «négriers», des «pièces d'ébène» parquées comme du bétail, mais tout autant les équipages de la première marine du monde. Au terme de sa circumnavigation, Anson ramène, proportionnellement, à peine plus d'hommes que Del Cano, lieutenant de Magellan.

Il n'empêche. La navigation a beaucoup progressé, et Montesquieu s'en fait le chantre ou plutôt le témoin, tant il garde la tête froide. A cet égard, il est significatif que, de la même manière que les livres sur le commerce négligent son aspect intérieur, Montesquieu s'intéresse seulement à la navigation occidentale au long cours, hors les «navires de joncs» plus ou moins antiques du livre XXI (chap. 6). Ainsi, par un effet violent, sans mentionner la variété des navires côtiers d'Europe, il oppose la galère et ses avirons, au navire de haut bord<sup>38</sup>! Craignant sans doute le «mortel ennui» des «détails» (Préface), il résume des siècles de progrès en quelques paragraphes, les deux derniers de XXI, 6.

Sous les concepts, ce sont tous les acquis de la marine moderne qui sont compris, et qui valent, avec quelques différences spécifiques, pour le navire de commerce comme pour le navire de ligne: accroissement du tonnage, gouvernail placé dans l'axe, multiplication et réunion de voiles multiples, dans une voilure à trois étages, assez variée pour qu'il soit possible de gréer carré ou en voile latine, perpendiculairement ou selon l'axe de la quille. Toutes ces innovations, qui reposent sur un art compliqué, permettent de manoeuvrer et de virer de manière tout à la fois plus variée et plus rapide, en multipliant surtout le nombre les allures<sup>39</sup>.

Il n'est pas nécessaire du reste de discuter du nombre de mâts et du nom des voiles<sup>40</sup>, l'essentiel est d'avoir fait entendre que le navire moderne, s'il «entre profondément dans l'eau», navigue aussi plus «près du vent»,

37. La distribution aux équipages d'agrumes riches en vitamines ne devient courante qu'après sa mort.

38. Même s'il faut se rappeler que la galère n'est pas pour un contemporain un navire exclusivement antique, le corps des galères, si présent au Grand Siècle – objet de justice plus que de tactique, d'ailleurs –, n'étant supprimé qu'en 1748!

39. Au sens maritime du terme.

40. Sous l'expression de «navire bon voilier» (XXI, 6), il faut sans doute entendre le navire de trois mâts – artimon, grand mât, misaine, la proue portant le mât de beaupré qui ne compte pas au même titre, grées de voiles toujours mieux conçues, au fil du siècle et depuis la fin du précédent, voiles axiales d'étai, bonnettes ajoutées aux voiles carrées et voiles de focs. Montesquieu se montre d'ailleurs plus précis lorsqu'il copie des *Gazettes* (S., 730). Il respecte alors scrupuleusement les célèbres «rangs» des navires de ligne. Il confirme ce faisant que la marine française dans les années 1740 était surtout une «marine de frégates» (voir l'*Histoire de la marine française*, de Martine Acerra et Jean Meyer, ouvr. cité, 1<sup>re</sup> partie, chapitres V et VI).

expression que Montesquieu croit utile d'expliquer à son lecteur français, cependant que, plus grand que les navires anciens, le navire moderne offre aussi un plus fort tonnage. L'allusion à la profondeur des ports, enfin, expliquant pour beaucoup la forme des coques, est peut-être une manière de rappeler que l'Angleterre et la France sont en Europe les pays les mieux placés pour la construction navale de qualité, par opposition à l'Italie, la Baltique et la Hollande même, citées comme dotés de ports peu profonds (*ibid.*)<sup>41</sup>.

Avant de songer aux conditions des équipages, c'est à l'embarquement des marchandises que le temps de Montesquieu a d'abord pourvu. Lui-même, lorsqu'il traite ce sujet, pense en premier lieu aux lois du commerce. La supériorité navale l'intéresse moins. À cet égard, dans sa perspective, tout tient en deux mots : vitesse et sûreté. La première, selon lui, s'impose aussi bien dans un monde ouvert à la concurrence (sans même parler de la fraîcheur des marchandises [*P.*, 1804]), qu'à l'art de la guerre. La seconde, fort précaire à l'époque, se passe de commentaire (XXI, 6; *S.*, 708) et suffit à expliquer la grandeur des «usures maritimes» (XXII, 20).

À dire vrai, il est assez surprenant que Montesquieu insiste tant sur la vitesse. Son temps, en tous les cas, privilégiait plutôt la sûreté. Outre que le commerce avec les Indes orientales était l'objet d'un monopole, celui des grandes Compagnies – dès lors, rien ne presse! –, les voyages par mer demeurent à son époque d'une impressionnante longueur<sup>42</sup>. Aussi les contrats d'assurance maritime étaient-ils établis pour un temps illimité. Montesquieu ne l'ignore pas. C'est ce qu'il appelle «l'extrême éloignement de nos colonies» (XXI, 21).

Cet argument appelle du reste un commentaire. «L'éloignement» est un concept tout ensemble spatial et temporel. Or les espaces maritimes ne sont pas mesurables en «vol d'oiseau», par la raison que les distances, en mer, ne sont pas réductibles en durées homogènes. Sans parler des courants et des houles, la marche du voilier, qui dépend bien sûr aussi du voilier lui-même<sup>43</sup>, dépend de vents qui ne sont pas identiques, ni répartis

41. L'armement militaire justifiait une telle assertion, la France lançant dans ces années 1740-1744 des modèles de navires à deux ponts, conçus par Ollivier, le 74 canons surtout, que l'Angleterre, admirative, s'empressa de copier. C'était aussi une preuve que les «causes physiques» ne sauraient l'emporter sur les «causes morales»!

42. Les navires qui relient l'Europe aux Indes occidentales, de Cadix à la Nouvelle Espagne et retour, ne reviennent que de seize à dix-huit mois après leur départ. Il en faut de seize à vingt pour les Indes orientales, sans compter le séjour, et de six à huit pour l'aller et le retour du galion de Manille, qui relie le Pérou aux Philippines.

43. Montesquieu réfute certaines déductions trop naïves sur cette base : «je ne vois pas que la grandeur du voyage prouve la grandeur de l'éloignement» (XXI, 6).

également sur la surface du globe. «L'éloignement» n'est véritablement «extrême» que si vraiment la route doit être longue<sup>44</sup>.

Enfin, la dernière leçon et la conclusion qu'il est permis de tirer de l'examen de ce que Montesquieu entend par «navigation», c'est qu'elle est l'apanage d'une culture et ne peut s'improviser. Seules de grandes nations ou des républiques qui s'y consacrent exclusivement et dès longtemps, sont en mesure de construire, armer, gréer et manœuvrer de telles machines. Leur construction suppose d'une part une organisation et une logistique complexes qui rendent les puissances maritimes tributaires de leur source d'approvisionnement en bois dur, chanvre, goudron, voiles, métallurgie: Baltique pour la plupart, Amériques du Nord et centrale, pour l'Angleterre et pour l'Espagne. D'autre part cet armement est assez lourd pour engager une grande partie des frais des compagnies (jusqu'à 60% estiment les historiens) et pour être considéré comme une source d'emplois non négligeable (XX, 6). Enfin, la navigation hauturière s'ancre, si j'ose dire, dans une culture maritime entretenue depuis des générations. Pour Montesquieu, ce trait la distingue principalement de la marine antique, où les paysans devenaient nautoniers du jour au lendemain (*Romains*, IV; *P*, 1801). Il assure aussi aux puissances navales une suprématie qu'il est difficile de leur disputer sans de longs et grands efforts. Il explique enfin la puissance commerciale des Etats qui se livrent à l'armement naval et à la navigation hauturière.

Ces États ne tardent pas en effet à profiter jusqu'au bout de la maîtrise des mers, en faisant la navigation, non pas seulement pour eux-mêmes et pour leur commerce, mais aussi en lieu et place de nations moins maritimes (*LP*, 19; XXI, 8). Il est connu que cette pratique de fret a beaucoup contribué à la puissance des Provinces-Unies en Europe même, puissance que l'Angleterre, par ses Actes de Navigation, et la France se sont ingénérées à «croiser» ou contrecarrer.

Outre-mer, cependant, leur richesse ainsi que celle des compagnies anglaises, et parfois de leurs particuliers basés sur place, s'est fort nourrie du commerce dit «d'Inde en Inde». Montesquieu s'exprime ainsi en euro-

44. Or il faut moins de temps pour gagner Québec – environ un mois, selon le témoignage de l'intendant Begon (*S.*, 393), qu'il n'en faut pour transporter Usbek de Smyrne à Livourne, quarante jours selon la lettre 23 des *Lettres Persanes*. Soit Montesquieu ne tenait pas le Canada pour une colonie qu'on dût pleurer, à l'exemple de Voltaire, soit il se méprenait sur «l'éloignement» des colonies françaises, de façon d'autant plus surprenante, et d'autant moins «digne de son grand esprit» que les «nations rivales» sont précisément de grandes puissances navales. La guerre de Sept Ans devait prouver assez clairement, me semble-t-il, que cette considération sur l'éloignement égal n'est pas la plus heureuse du chapitre.

péen plutôt qu'en Français lorsqu'il déclare au sujet des nations indiennes que « nous commerçons pour elles et naviguons pour elles » (XXI, 9), car les Français ont peu contribué à ce négoce, si lucratif qu'il fût.

### *De la navigation à la communication*

Le cas de la navigation intermédiaire et les avantages du fret montrent assez qu'il ne faudrait pas passer au commerce sans dire un mot de la communication. Il le faudrait d'autant moins que la communication, en droit comme en fait, précède sur mer et sur terre le commerce proprement dit.

Montesquieu l'écrit explicitement, affirmant par exemple qu'entre les Parthes et les Romains, qui ne combattaient pas pour régner mais pour exister : « bien loin qu'il y eût du commerce, il n'y eut pas même de communication » (XXI, 16). Pour qu'un commerce s'instaure, il est donc nécessaire au préalable qu'une communication existe ou puisse exister. De multiples causes peuvent l'empêcher, physiques (obstacles naturels de toutes sortes), ou morales, mœurs (religion, gouvernement [IX, 4]).

Les obstacles physiques ont leur pendant positif, la nature ayant d'elle-même ménagé, en même temps que « de certaines bornes » « données aux États pour mortifier l'ambition des hommes » (*Romains*, V), des axes de communication qu'ils n'auraient plus qu'à suivre.

Les routes maritimes sont elles-mêmes jalonnées de points de communication naturelle que se disputent nécessairement les puissances, parce qu'ils commandent presque tous les échanges<sup>45</sup>. Il est probable qu'Almeida, Colbert ou Pitt avaient les mêmes noms en tête.

Il peut arriver, d'autre part, que l'autorité politique cantonne la communication avec l'étranger à des parties limitées et périphériques de son territoire. Le plus souvent, elle s'y emploie d'une manière pour ainsi dire platonicienne (IV, 6)<sup>46</sup>, mais dans l'esprit du despotisme, qui a tout à craindre d'une pareille contagion. C'est ainsi que les Européens ne commercent en Extrême-Orient que par la voie de petites concessions et factoreries, Canton en Chine, Deshima au Japon.

Mais revenons une fois encore à la distinction, comme d'un genre et de son espèce, entre « communication » et « commerce ». Le commerce pro-

45. Citons parmi les principaux : Gibraltar, le Cap Vert, les Canaries, Sainte-Hélène, les Malouines, les Antilles, l'Acadie, Louisbourg, le Cap, l'île de Madagascar, Aden, Ormuz, Ceylan, Malacca.

46. Platon établissait « cette séparation d'avec les étrangers pour la conservation des mœurs », qu'il ne saurait être question de « comparer », de « perfectionner », d'« adoucir » ou de « polir » (XIX, 8 ; XX, 1, 2), « la cité faisant le commerce, et non pas les citoyens » (IV, 6).

prement dit consiste en premier lieu en un échange de biens. Que ces biens soient des personnes, dans le cas de la traite, par exemple, ne change rien à l'époque : ces personnes, le *Code Noir* est assez clair là-dessus, sont juridiquement réductibles à des meubles.

La «communication», quant à elle, comprend tout ce qui peut être transféré d'un pays à un autre : biens et personnes, mais aussi peuples entiers, «maux», idées religieuses, morales, et de toutes sortes. Ainsi tout ce qui peut être communiqué, et de quelque manière qu'il le soit, peut passer par la mer, qui seule relie, répétons-le, les continents et les nations les plus éloignés. Montesquieu y réfléchit en mentionnant aussi bien les transferts de peuples, volontaires ou forcés – conquérants, colons, esclaves (XXI, 21), que sur la contagion des idées, des «manières» (XIX, 8) et des croyances (livre XXV en entier), sans négliger enfin la propagation des maladies épidémiques, syphilis (XIV, 2) ou peste (*P.*, 137)<sup>47</sup>, que colportent bien souvent les navires et que les lazarets ne suffisent pas toujours à retenir.

De la communication participent aussi ces informations que la «poste» convoie, et qui sont à l'origine de la «politique moderne» des cabinets (*P.*, 1532, 2207). On peut deviner quelle ampleur la mer est appelée à conférer à cet «art qu'on appelle la Politique» (*P.*, 1532). Au temps de Montesquieu, celle-ci pâtit encore, toutefois, de la longueur des voyages<sup>48</sup>, laquelle confère à l'inverse aux plénipotentiaires ou aux gouverneurs des compagnies, à six mois des métropoles, une certaine marge de manœuvre. En Inde ou sur ces côtes, des hommes comme Dupleix, Suffren ou Clive sauront en user.

Enfin, certains objets de la communication sont transversaux pour ainsi dire aux formes qu'elle est susceptible de revêtir. Les missions religieuses par exemple accompagnent aussi bien les conquérants des Indes Occidentales que les négociants des Indes Orientales. Dans le cas des conquêtes, les mouvements d'idées ne vont d'ailleurs pas unilatéralement des vainqueurs aux vaincus. Le retour est inévitable, comme l'atteste le déclin de la république romaine, dont la tête, le cœur et les bras furent également contaminés tour à tour par l'exemple asiatique (*Romains*, V) ou la «secte d'Épicure» (*Romains*, X).

47. Montesquieu a passé trente ans lorsqu'elle ravage aux deux tiers la population de Marseille, provoquant 50 000 morts de 1720 à 1724.

48. Pour exemple, Montcalm supplie Belle-Isle de lui envoyer des renforts pour défendre Québec, le 12 avril 1759, alors que le ministre, «ce fou» belliciste dont la politique continentale effrayait Montesquieu (*P.*, 1447, 1452, 1466, 1511), lui a «mandé» qu'il ne devait «pas en espérer» dès le 19 février 1759. La conjoncture explique en partie le retard. Il ne serait donc pas encore exact que «chacun [voie] d'un coup d'œil tout ce qui remue dans l'univers» (*P.*, 1532).

Quant aux modes que revêt la communication, il me semble assez clair qu'ils peuvent être, très grossièrement, ramenés à deux «espèces»<sup>49</sup>, la conquête ou le négoce.

A cet égard, il peut sembler d'abord que la mer est neutre. N'a-t-elle pas favorisé les invasions normandes en Europe (XXX, 11, 23), espagnoles en Amérique (XXI, 21)? Ne varie-t-elle pas selon l'esprit «raffiné» (XXI, 6) ou brutal des peuples (XXI, 9)?

Pourtant il me semble que *L'Esprit des lois* veut donner à entendre que l'esprit de l'époque a changé et doit changer, «l'intérêt» triomphant du fanatisme et gouvernant davantage les princes, auxquels échappe en partie la direction des affaires commerciales et financières, c'est-à-dire une part de la puissance (XXI, 20), la «faculté de tout avoir» (XX, 10).

La place de la mer est centrale dans ce retournement, surtout si l'on s'en tient au bon usage de la communication qui a toujours distingué l'esprit des vrais navigateurs et des marchands de l'esprit de conquête. Dans la querelle de méthode qui opposa les figures de Mahé de La Bourdonnais et de Dupleix au milieu du siècle, le premier développant les Mascareignes mais préconisant en bon marin une maîtrise exclusivement littorale de la côte indienne, le second engageant une politique de pénétration territoriale et de participation active aux affaires intérieures d'un empire en décomposition, Montesquieu, avec son temps du reste<sup>50</sup>, prend assez clairement parti.

À cet égard, l'antithèse citée plus haut entre terre et mer («aujourd'hui, on découvre les terres par les voyages de mer; autrefois, on découvrait les mers par les conquêtes de terres» [XXI, 9, § 8]) mérite d'être relue. Elle n'est pas simple, mais double.

En la formulant ainsi, Montesquieu ne veut pas seulement dire en effet que les rapports de la terre et de la mer se sont inversés, les grands explorateurs, dans l'ère moderne, tendant à remonter les fleuves, Gange, Amazone, Saint-Laurent, comme les conquérants les avaient descendus (XXI, 8 et 9). Il veut aussi faire entendre que «l'esprit» de ce mouvement a changé. Ainsi s'opposent terme à terme les expressions *voyages de mer* et *conquêtes des terres* (je souligne), comme si la mer portait naturellement aux voyages ou aux échanges pacifiques, et la terre, par le désir naturel d'occu-

49. C'est l'auteur lui-même qui emploie ce terme dans des chapitres du manuscrit regroupés dans l'édition de la Pléiade sous le terme de «dossier de *L'Esprit des Lois*»: «mais ici, ce sont des colonies de conservation; là des colonies de commerce: il faudra donc bien distinguer ces colonies de diverses espèces», t. II, p. 1009.

50. Dupleix est rappelé en France en 1754, un an avant la mort de Montesquieu. Clive, lui, sera désavoué dans un premier temps, mais son œuvre ne sera pas perdue. Le Bengale est dominé par les Anglais après 1765. Ils y tiennent d'autant plus qu'ils y prélèvent le *diwani*, l'impôt local.

pation et de possession foncières qu'elle inspire, aux conquêtes. Que le bon usage des conquêtes devrait être tel, et qu'il y ait là un progrès, une simple question le laisse entendre: «il est vrai qu'Alexandre conquiert les Indes; mais faut-il conquérir un pays pour y négocier?» (XXI, 8) <sup>51</sup>.

Montesquieu n'espérait-il pour autant aucun effet moral ou politique des communications maritimes désormais universelles? La question est trop large pour recevoir une réponse brève.

Il est permis du reste de poser la question concrètement. Où les Européens, que Montesquieu croit maintenant acquis à l'esprit de commerce et revenus de l'héroïsme (III, 3; voir aussi les importantes analyses des *Pensées* 760 et 761), pourraient-ils encore porter «un meilleur génie»? En Amérique? Tout y est détruit au Sud (XVII, 7), au point que «la Société», indésirable en Chine, a du moins au Paraguay le mérite de réparer les ravages des conquérants (IV, 6), tandis qu'au Nord, les Indiens, nations «sauvages» et dispersées, se tiennent à l'écart, se replient dans les forêts et, vivant de la chasse principalement, se laissent gouverner par «la nature et le climat» (XIX, 4) <sup>52</sup>.

En Afrique, sur laquelle le verdict tombe raide et sans appel – «l'Afrique est dans une même servitude [que l'Asie]» (XVII, 7), les Européens ne pénètrent plus, parce que les côtes et les comptoirs qu'ils y ont établis, sur la côte du Sénégal ou le long du golfe de Guinée, suffisent aux échanges qui leur importent (XXI, 10), tandis que la colonie du Cap sert avant tout à faire relâche sur la route des Indes.

Quant à celles-ci, elles reçoivent les Européens, hors les Iles de la Sonde, colonisées depuis longtemps, en situation de force. Seul l'empire du Mogol, en Inde, offre une prise de taille à leurs ambitions territoriales. Or Montesquieu, en louant «la candeur» des «mœurs» indiennes (XIV, 15),

<sup>51</sup>. De là vient peut-être que Montesquieu consacre tant de pages aux conquêtes d'Alexandre et de ses généraux (XXI, 8, 9) et quelques paragraphes seulement aux grandes découvertes ibériques (en XXI, 21). Je crois cette construction délibérée. Il me semble en effet qu'après avoir traité pour elle-même, comme entreprise militaire, de la conquête d'Alexandre, au livre concernant la force offensive (X, 14), Montesquieu entend prouver ici que le «dessein» véritable du conquérant «[était] de faire le commerce des Indes par Babylone et le golfe Persique» (XXI, 8). La fin décide en partie du moyen, lui-même admirable du reste. Au contraire, c'est en conquérants armés de «préjugés destructeurs» qu'Espagnols et Portugais ont pris la mer. Or les derniers chapitres du livre (21 à 23) sont destinés à prouver qu'après avoir détruit les peuples qu'ils ont rencontrés, ils s'y sont perdus eux-mêmes. La conclusion se dégage aisément. Les peuples les plus sages feront bien de rester «plus raffinés» (XXI, 21). Ils ne perdront rien à s'en tenir aux côtes afin de s'enrichir comme «sans y toucher», selon l'expression.

<sup>52</sup>. Aux *Lettres édifiantes* de la fin du siècle passé confiant la joie des missionnaires devant l'évangélisation des Hurons, Montesquieu semble opposer comme à dessein, dès l'ouverture de l'œuvre, le cas de ces «Iroquois» qui «mangent leurs prisonniers» (I, 3).

n'alimentait-il pas par avance les attaques d'un Edmund Burke, un quart de siècle plus tard, contre les menées coloniales de Warren Hastings?

Le problème sera peut-être plus vite résolu, du reste, si l'on demande quel génie les Européens pourraient exporter ! Montesquieu semble penser que « l'esprit de l'Europe » (XVII, 3-6), ses mœurs et manières sans cesse variables, ne peuvent et ne doivent pas prendre en Asie, la géographie et le climat même s'y refusant. Seules les colonies de peuplement peuvent bénéficier d'une telle communication. Encore sont-elles situées, dans les exemples donnés, sur des îles voisines, l'Irlande, ou dans des forêts d'Amérique du Nord, les Treize colonies (XIX, 27). Plus au midi, on peut à défaut de le justifier (XV, 5) y comprendre et y « expliquer » l'esclavage « pris à la rigueur » (XV, 22, note *c*), lequel pour ne pas être utile « parmi nous » (XV, 8), l'est sans doute là-bas. Montesquieu n'écrit-il pas que « la navigation d'Afrique devint nécessaire [...] pour le travail des mines et des terres de l'Amérique » (XXI, 21) <sup>53</sup> ?

Enfin, pour ce qui concerne la « communication » religieuse, la mission, surtout catholique, il lui est très clairement hostile, quoique la « religion chrétienne [ait jadis et jusqu'à ce jour] porté au milieu de l'Afrique les mœurs de l'Europe et ses lois » (XXIV, 3). Cette hostilité, que la rhétorique pare d'une feinte tristesse (XXV, 15), ne vient d'ailleurs pas seulement du danger qu'une telle influence représente pour les sociétés d'Asie.

### *De la communication au commerce maritime ou grand commerce*

Si le commerce maritime ne doit pas faire oublier le commerce intérieur et les grandes routes continentales, il est vrai tout de même qu'il occupe dans le livre XXI une place croissante, au point qu'il apparaît comme le moteur du commerce intérieur et la source majeure de « la puissance » que l'Europe, après avoir conquis puis colonisé une partie du monde et s'être lié les deux autres, retire de « la navigation » qu'elle fait par tout l'univers (*ibid.*, dernier paragraphe).

Bornons-nous à quelques mots sur les origines, la nature et les effets de ce commerce, avant de soulever un « problème » qu'il ne manque pas de susciter, quoi qu'on ait pu dire sur sa « douceur ».

La « vexation » et le désespoir, autrement dit la nécessité, ont peut-être produit le « commerce d'économie », lui-même principalement à l'origine du

<sup>53</sup>. Pour reprendre l'expression de Jean-Patrice Courtois (« Des voix dans le traité », *Revue Montesquieu*, n° 1, 1997, p. 7-23), quelle « voix » parle ici ? Sans doute celle qui reproche au Père Le Coite de « juger de ce que les hommes ont fait par ce qu'ils auraient dû faire » (XXXI, 16). On sait qu'avec « cette manière de raisonner, il n'y aurait plus d'histoire » (*ibid.*).



grand commerce, mais la prospérité venant, en effet, il n'est plus question de s'en tenir à subsister ni d'échanger le strict nécessaire. Du «désespoir», les hommes passent à l'espoir: «[les hommes] espèrent beaucoup de leur fortune» (XX, 4), quand ce n'est pas au «jeu» (XX, 6)<sup>54</sup>, tandis que l'on glisse du nécessaire au superflu par la multiplication des besoins (XX, 23).

Car la mer ne contribue pas seulement à satisfaire «les besoins». Reliant comme océan des terres qui n'ont pas toujours des «besoins relatifs» (XXI, 1), elle favorise aussi et peut-être surtout la satisfaction indéfinie des «commodités» (XXI, 3, 20) sous l'effet de «l'argent», qui multiplie «à l'infini les désirs» des «nations policées» (IV, 6). Épices, tabac, sucre, thé, «indiennes», porcelaine et soieries sont-ils bien indispensables? Ils le sont devenus par l'effet naturel du commerce (XX, 23)<sup>55</sup>. L'argent ne norme-t-il pas en outre le commerce, contrairement au «troc» ou à «l'échange», «à proportion des besoins de la nation qui demande le plus» (XXII, 1)?

Le moteur moral de ces navigations est diversement nommé par Montesquieu, selon ses degrés: «avarice des nations» (*P.*, 45; *EL*, XX, 23), «cupidité des princes», «frivolité» des femmes (XIX, 8), «vanité» (XIX, 9), des citadins particulièrement (VII, 1)<sup>56</sup>. La recherche de la puissance, du gain et du profit, de quelque nature qu'il soit, conduit ainsi les nefes, des temps anciens jusqu'aux présents<sup>57</sup>. L'esprit du commerce d'économie pourtant laisserait penser que le négoce est en lui-même le terme de l'activité déployée: «[ce trafic] n'est fondé que sur la pratique de gagner peu et même de gagner moins qu'aucune autre nation, et de ne se dédommager qu'en gagnant continuellement» (XX, 4). Il reste frappant tout de même que la distinction des commerces d'économie et de luxe tende à s'estomper au fil

54. L'analyse de la pêche à la baleine et des passions qui la soutiennent finit d'une telle manière que l'on peut se demander si, dans un mouvement encore philosophique – au sens où l'honneur des monarchies est «*philosophiquement* parlant» un «honneur faux» (III, 7) (je souligne) –, Montesquieu ne jugerait pas le *negotium* qu'il décrit comme une activité déraisonnable: «tout le monde aime à jouer, et les gens les plus sages jouent volontiers lorsqu'ils ne voient point [...] la perte du temps et même de toute la vie».

55. Voir sur l'histoire des épices et sur les produits de remplacement, de Wolfgang Schivelbusch, *Histoire des stimulants*, Paris, Le Promeneur, 1991 (Carl Hanser Verlag, 1980).

56. Il me semble à cet égard, que le contraste, souligné par Montesquieu lui-même, du prosaïsme des matières traitées dans la quatrième partie de *L'Esprit des lois* avec la prose poétique de *L'Invocation aux Muses* ne fait que reprendre et souligner un contraste ou un paradoxe qui n'avait pas échappé à l'écrivain. Les grandes navigations, tendues vers le gain, en affrontant l'homme à la puissance des éléments, c'est-à-dire à la mort – ce sont «les périls» de la mer – lui ont arraché les chants – *Odyssée*, premiers livres de *l'Énéide*, *Lusiadas*, que Montesquieu jugeait les plus beaux (XXI, 21; les *Pensées* y reviennent souvent).

57. Comparer «les grands profits de la navigation des Indes [au temps de Ptolomée] durent faire négliger celle d'Afrique» (XXI, 10) avec «[...] aujourd'hui que l'Amérique semble avoir avili les richesses de tous les autres pays» (XXI, 11).

du livre XXI, d'autant que, de l'avis même de Montesquieu, une seule nation peut pratiquer les deux (XX, 4), à des degrés divers selon sa constitution. Aussi le théoricien ne prend-il plus soin de préciser de quelle manière, distincte ou non, «la France, l'Angleterre et la Hollande font à peu près la navigation et le commerce de l'Europe» (XXI, 21). Quel que soit le motif, du reste, c'est peut-être l'effet qui compte le plus, car c'est une chose très importante pour l'État que «d'augmenter les branches de son commerce» (XIX, 8).

La qualité la plus frappante du commerce maritime aux yeux de Montesquieu, sa nature propre et proprement moderne, ressort vivement en XXI, 21 (§ 20). Ouvert aux efforts de toutes les nations industrielles, à l'exception légitime selon l'écrivain lui-même des marchés «captifs» ou couverts précisément par l'exclusif, le grand commerce s'organise comme un véritable système, réellement universel, qui lie les continents les uns aux autres. Ce trait paraît si décisif à Montesquieu qu'il privilégie particulièrement le «plus grand commerce de l'univers» (*ibid.*), qui relie l'Europe, l'Asie et l'Afrique, l'Amérique fournissant les métaux. S'il est vrai que les nations policées en sont les principales bénéficiaires, –Montesquieu reconnaît même en privé que «l'Europe [...] a été le *tyran* (je souligne) de ces trois autres parties» (*P.*, 568), il n'empêche que toutes y prennent part. Cependant, les dividendes sont principalement européens: «l'Europe est parvenue à un si haut degré de puissance que l'histoire n'a rien à comparer là-dessus» (XXI, 21). La proposition subordonnée mérite d'être méditée sans oublier que c'est en quelque sorte à la mer que l'Europe doit cette puissance.

Montesquieu ne s'étend pas beaucoup sur la nature des marchandises. Sous l'extrême concision, il faut savoir deviner la nature des flux qui suivent des routes presque toujours triangulaires! Seul le commerce avec les îles, capital pour la France, est ici analysé (XXI, 21, § 19)<sup>58</sup>. Au demeurant, l'écrivain ne s'appesantit guère sur les commerces de son temps. Il s'attarde

58. Ces «colonies» «admirables» nous assurent des «objets de commerce que nous n'avons ni ne pouvons avoir», sucre en premier lieu, ainsi qu'indigo et café, contre le produit de la traite ou des produits manufacturés d'Europe, les «îles» manquant «de ce qui fait l'objet» de «notre commerce». À dire vrai, ces îles constituent la ressource première du commerce maritime français, la perle des Antilles, Saint-Domingue, en tête. Montesquieu en était très conscient: «nous ne pouvons nous bien rétablir qu'avec les îles de l'Amérique, avec lesquelles nous faisons notre *principal* commerce», écrit-il à Solar, le 7 mars 1749 (*OC*, Masson, t. III, p.1200). Par ailleurs, ce trafic, majeur pour Bordeaux comme pour la France, avait bien de quoi réjouir l'économiste, tout en inquiétant le démographe: près de 30 000 personnes quittèrent ainsi Bordeaux pour les Îles entre 1717 et 1787. Enfin, il faut noter que le sucre est l'or blanc de ce temps. Montesquieu en témoigne plaisamment, à propos d'un certain chevalier Citran: «[il] a aussi fait un grand mariage dans le même goût, aux îles, qui lui a porté en dot sept barriques de sucre une fois payées»! (à Guasco, 16 mars 1752; *OC*, Masson, t. III, p.1426).

bien davantage sur le commerce des Anciens en privilégiant d'ailleurs, une fois encore me semble-t-il, les routes par rapport aux marchandises<sup>59</sup>.

Quoi qu'il en soit, la conséquence principale du commerce moderne se laisse dégager clairement. Car l'élargissement de la «communication», par le biais de la navigation hauturière, aux dimensions de la planète, transforme «l'Univers» en cet «État dont toutes les sociétés sont membres», selon l'expression du livre XX (chap. 23, voir aussi la *Pensée* n° 45). Il favorise, en même temps que les procédés financiers qui l'accompagnent – change et lettre de change –, un «nomadisme du capital marchand»<sup>60</sup> propre à soustraire la maîtrise des richesses aux divers despotes (mais aussi, en Europe, aux monarques assoiffés d'une gloire vaine), d'autant que ses effets, comme ses causes, choquent de front les principes du despotisme.

La puissance maritime, de fait, ou si l'on veut l'élan vers la mer ne va pas sans entraîner des conséquences variées, en matière économique, sociale et politique.

Ainsi commerce et douanes assurent puissance et prospérité à l'État, en alimentant et stimulant l'activité intérieure, et en favorisant d'une certaine manière la liberté des particuliers. La fiscalité sur les marchandises, moins sensible que l'impôt personnel (XIII, 14), offre à l'État un revenu précieux. Sous le ministère de Pitt, les droits de douane représentaient jusqu'aux trois quarts des recettes fiscales anglaises. Montesquieu y voyait donc un point d'une telle importance qu'il lui consacre un chapitre capital. S'adressant aux ministères français, et contre les «ports francs» en monarchie, il écrit que l'on ne saurait «soulager le luxe du poids des impôts. On se priverait de *l'unique bien* que ce luxe peut procurer, et du *seul frein* que, dans une constitution pareille, il puisse recevoir» (XX, 11)<sup>61</sup>!

59. Montesquieu s'étend plus en détail dans ses cahiers. Dans *L'Esprit des lois*, il se borne à quelques allusions sur trois des quatre routes pourtant majeures de son temps : 1) échanges, officiels ou par interlope (XXI, 21, § 12-13), qu'entretiennent les Îles françaises et anglaises avec les colonies de l'Amérique septentrionale, sucre et mélasse d'un côté, produits alimentaires variés de l'autre, et en particulier la morue, propre à nourrir avec économie les esclaves des Antilles, 2) commerce, en produits de luxe et denrées coloniales, établi entre les puissances occidentales et les greniers à céréales (XX, 9, 23), les réserves de bois, de suif et de chanvre qui bordent la Baltique (Suède, Pologne et Russie), où ce commerce entretient les modes de l'Europe policée, 3) commerce «en droiture» que les Anglais disputent âprement aux Français entre l'Europe et les côtes américaines de la «Mer du Sud», enfin, 4) grand trafic «interlope» (ou de contrebande), qui contourne avec profit, selon toutes les possibilités concevables, les monopoles de toute espèce, et jusqu'au privilège du «permiso» (XXI, 23; *P.*, 2047), décidément moins rentable (*S.*, 727)!

60. Pour reprendre l'expression de Bertrand Binoche, ouvr. cité, p. 341 et suivante.

61. Mais était-il nécessaire de souligner ce qui est si clair? Montesquieu serait-il trop sévère? Oublierait-il le rayonnement des arts et de la civilisation qui accompagne toujours la puissance maritime (XXI, 6, 7)? Ou faut-il penser qu'il ne rangeait pas ce rayonnement au nombre des biens?

Socialement, le grand négoce, qui ne faisait d'ailleurs pas déroger la noblesse, en France, favorise naturellement le développement de cette classe marchande et dynamique, qui «doit former les ouvriers et les marchands», et que Montesquieu désigne sous le nom de «tiers état», dans un chapitre précisément destiné à prouver que l'établissement du commerce contredit à «toutes les lois du despotisme» (XXII, 14).

Par son ampleur, enfin, le commerce, de mer et de gros, appelle légitimement la formation de grandes compagnies (XX, 10). À cet égard, et d'un point de vue politique, Montesquieu, peu favorable aux monopoles, saisit trop le profit que l'État est susceptible de tirer de l'essor des compagnies pour les condamner indistinctement. Son évocation de la concession montre assez qu'il jugeait les compagnies colbertiennes trop dirigistes, si le mot convient, leur préférant ces «compagnies de négociants» qui n'embarassent pas l'État principal, comme la V. O. C. hollandaise, l'E. I. C. anglaise<sup>62</sup>, sans nommer la redoutable Compagnie d'Ostende (P, 17), si embarrassante, mais d'une autre manière, que les États, rivaux, s'unirent sous la pression de leurs compagnies respectives, pour réclamer sa suppression auprès de l'Empereur, qui la protégeait!

Mais que dire de sa défense de l'exclusif (XXI, 21, § 10-19) et des arguments qu'il emploie? N'en fait-elle pas le porte-parole et le défenseur unilatéral des intérêts des armateurs, négociants et manufacturiers de la métropole? L'avantage que les colonies sont censées en retirer, selon lui, en dit long à cet égard, pour ne rien dire de l'expression «loi de l'Europe» qui ne trahit pas sa pensée. Omettant curieusement d'évoquer le régime fiscal de faveur accordé aux colons, anglais et français, dans les concessions comme dans les domaines, Montesquieu écrit ainsi que «le désavantage des colonies est visiblement compensé par la protection de la métropole, qui la défend par les armes» (§15). Mais, à dire le vrai, les escadres expédiées aux Antilles n'y ont pas toujours servi à la protection des colonies, sauf à l'entendre une fois encore comme un corollaire des «lois de l'Europe», c'est-à-dire dans les intérêts exclusifs de celle-ci!

### **Problème**

C'est que la défense des intérêts se tourne souvent en «jalousie» (XIX, 27). Si donc le commerce unit pacifiquement les nations, ne s'agit-il pas sur-

62. C'est à dire la «Verenigde Oost-indische Compagnie» (V. O. C.) fondée en 1602 aux Provinces-Unies, et l'«East India Company» (E. I. C.), créée à Londres en 1613. La ville de *Lorient*, qui résume assez le nom commun aux deux compagnies, fut fondée quant à elle en 1666.

tout des nations «qui négocient ensemble» (XX, 2)? Unit-il de même les nations rivales? Montesquieu, rarement dupe, commente ainsi le *Mare liberum* de Grotius: «ils ne demandaient d'abord que la liberté; à présent ils demandent l'empire» (*P.*, 1142). Or son temps et l'histoire maritime moderne déposent assez contre la thèse du «doux commerce», entre les nations concurrentes en tous les cas. Montesquieu mentionne quelques-uns de ces accès de «jalousie»: expulsion des Portugais par les Hollandais (XXI, 21), Espagnols assaillis voire supplantés en Amérique (XXI, 23), sans remonter aux «grandes guerres» entre Carthage et Marseille, dont la pêche était cause. Dans sa correspondance, enfin, l'épistolier observe l'évolution de la guerre dite de «l'oreille de Jenkins», la première guerre du siècle, il faut le noter, qui eût le commerce et la liberté des mers pour motif unique. Il n'est pas indifférent qu'à cette occasion, le terme de «procès» vienne sous sa plume<sup>63</sup>.

Il est vrai, d'un autre côté, que les nations rivales ne laissent pas d'être liées les unes aux autres, si bien que le conflit ne risque pas de dégénérer de façon outrancière. En effet, le contentieux, de nature strictement commerciale, ne saurait déboucher sur un conflit d'envergure, d'autant qu'il se déroule sur mer. Enfin, il se peut même qu'il soit tranché sans combat, que fleurisse un commerce interlope que Montesquieu ne condamne pas (*P.*, 2047), lorsqu'il lui paraît fondé, ou que la diplomatie remporte sans coup férir de solides victoires<sup>64</sup>.

## De l'esprit de la mer

Nous avons vu que Montesquieu liait, pour traiter de la mer, les concepts de navigation, de communication et de commerce, sans oublier la puis-

63. Lettre à Ffolkes, 17 février 1740; *OC*, Masson, t. III, p.999.

Il me paraît assez difficile cependant de tirer des œuvres de Montesquieu une position claire sur le «droit de la mer» et le problème de sa «liberté». Il explique bien que le commerce maritime exige plus de promptitude (XX, 18) dans le traitement de contentieux ou d'affaires par ailleurs nécessairement plus complexes, par la nature des biens et des personnes (XVIII, 8). Mais il se borne à constater le fait quand il écrit que les nations se partagent les mers selon le droit naturel et «par les lois qu'elles se sont faites» (XXI, 21, § 17). S'il critique l'arraisonnement excessif des navires étrangers, qui va contre l'esprit du commerce, donne-t-il pour autant les moyens de trancher la question de la liberté des mers? La troisième «loi de l'Europe» ne prescrit-elle pas que lorsque «le commerce étranger est défendu avec une colonie, on ne peut naviguer dans ses mers que dans les cas établis par les traités» (*ibid.*, § 16)?

64. «[Les Anglais] ont négocié avec le Portugal et ont songé à nous exclure de ce commerce [...]. Ils ont fait en sorte que le Portugal ne prît rien de nous [...] Les Français se trouvent exclus sans qu'il paraisse qu'on veuille les exclure» (*P.*, 1966).

sance. Sous ses fréquentes ellipses, il faut comprendre qu'une grande puissance naît d'un grand commerce, *via* une grande navigation, laquelle participe aussi de la richesse acquise en même temps qu'elle contribue à la maîtrise des mers<sup>65</sup>. Une loi des thalassocraties est donc énoncée à propos de Carthage: «[elle] accrut sa puissance par ses richesses, et ensuite ses richesses par sa puissance» (XXI, 11).

Cependant, ni la communication ni le commerce ni enfin la puissance n'ont besoin de la mer, ni pour être ni pour être conçues. On ne saurait donc finir sans chercher ce que la mer leur apporte de spécifique ou, pour parler à la manière de Montesquieu, quel «esprit» elle leur confère. Peut-être parviendrons-nous à cerner cet esprit en méditant sur les différences de la mer et de la terre. Les expressions d'«empire» ou de «maîtrise», par exemple, sont clairement équivoques, appliquées à l'un et l'autre univers. Une réflexion sur la puissance, maritime et navale, nous permettra de le comprendre.

### *La «maîtrise des mers»*

On appelle maîtrise des mers le contrôle des routes, presque invariables sous la marine à voiles, et des points de communication, bases stratégiques et relais commerciaux confondus<sup>66</sup>. Cette maîtrise suppose une flotte puissante ou une position exceptionnelle, et souvent les deux<sup>67</sup>. Elle peut s'étendre de la piraterie (flibustiers dans les Antilles, Barbaresques en Méditerranée), à «l'empire de la mer» anglais que Montesquieu salue avec enthousiasme, en soulignant son caractère nouveau dès les *Lettres persanes*<sup>68</sup>.

Pourquoi Montesquieu, d'ordinaire si critique et si prudent à l'égard des empires, se montre-t-il si favorable à la maîtrise des mers? J'y vois au moins deux raisons. La première tient à l'idée qu'en homme de son temps

65. Il me semble que Montesquieu envisage ces deux sources de la puissance, richesse et maîtrise, lorsqu'il écrit du commerce des Romains avec les Indes: «[qu'il leur] procurait [...] une grande navigation, *c'est-à-dire* une grande puissance» (XXI, 16; je souligne).

66. Anglais et Français s'emparent ainsi de la Jamaïque, de la Guyane et de la côte des Moustiques dès la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, pour pénétrer à leur aise et pratiquer la contrebande dans les failles de l'Amérique espagnole.

67. L'Angleterre ne démordra plus de Gibraltar après le traité d'Utrecht (*P.*, 17, 261). Elle montre assez le cas qu'elle fait des Baléares, qui lui assurent avec le rocher une position précieuse en Méditerranée occidentale, en condamnant l'amiral Byng à la peine capitale, après la perte de Minorque (1756).

68. «[...] Une nation qui, maîtresse de la Mer, (*chose inouïe jusqu'alors*) mêle le commerce avec l'empire» (*LP*, 136; je souligne). Montesquieu, écrivant ces mots en 1721, a peut-être quelques années d'avance. Peut-être oublie-t-il que cette maîtrise repose sur la désunion de rivaux, Français, Espagnols, voire Hollandais, qui s'unissent à la fin du siècle.

il se fait de la puissance navale, servante de la puissance maritime, la seconde aux conclusions qu'il retire de ses réflexions sur les conditions requises pour édifier un tel empire. Enfin le rôle infailliblement tenu par cette espèce d'empire dans l'équilibre des puissances continentales a sans doute achevé de le prévenir en sa faveur.

Pour la puissance navale, il ressort très clairement des œuvres de Montesquieu, publiées et privées, qu'elle est destinée avant tout à la protection des intérêts commerciaux et coloniaux de l'État. C'est bien ainsi du reste que l'entend son époque. Non seulement, et pour reprendre les termes de Clausewitz<sup>69</sup>, le *Zweck*, l'objectif militaire, reste subordonné, sur mer, au *Ziel*, le but politique, mais ce dernier à son tour cède la place aux intérêts du commerce (XX, 7). À la puissance navale il incombe ainsi d'assurer la protection des convois<sup>70</sup>, l'approvisionnement de la métropole (*Romains*, XIII), la défense des comptoirs, domaines et colonies (XXI, 21), en agressant autant que possible, en temps de guerre, ceux et celles des puissances rivales. En temps de paix comme de guerre, cette puissance est l'instrument privilégié des puissances maritimes à la recherche de nouveaux marchés.

Il suffit de rapprocher les analyses des thalassocraties athénienne et anglaise pour voir où se porte la préférence de Montesquieu (XIX, 27; XXI, 7). Le tort de la première « remplie de projets de gloire [...] plus attentive à étendre son empire maritime qu'à en jouir » (XXI, 7), montre assez que par « empire », empire des mers ou colonies, Montesquieu entend de préférence une large exploitation commerciale plutôt qu'une maîtrise et une colonisation proprement dites.

Quant à la nature et aux limites de la puissance navale, elles n'ont pas plus échappé à Montesquieu. Réfléchissant ainsi sur les conflits de puissances continentales et maritimes, à travers les âges, il en tire une leçon constante. La mer est nécessaire à l'équilibre des forces et n'est pas redoutable par elle-même parce qu'il n'est pas dans la capacité d'un même peuple de régner à la fois sur les terres et sur les mers. Pour être plus précis, un tel empire n'est plus possible, qui fut quelque temps celui de Rome (*Romains*, IV). La puissance navale en effet ne s'improvise plus (*ibid.*), tandis que la puissance terrestre réclame trop de capitaux.

Les *Pensées* comme *L'Esprit des lois* désignent cet équilibre, entre la France et l'Angleterre particulièrement, comme une aubaine pour

69. Voir à ce sujet dans la première partie de Philippe Masson, *De la mer et de sa stratégie*, Tallandier, 1986, les développements consacrés à Clausewitz et Mahan.

70. La « Royale » escortait même les convois espagnols au début du siècle.

l'Europe (*P*, 428; XIX, 27). Lorsque Montesquieu écrit à son correspondant Domville que les Anglais retarderont peut-être «la promptitude de la chute des autres nations» (22 juillet 1749), il est permis de penser qu'il songe particulièrement à leur flotte et à leur situation insulaire. Car l'Angleterre, seule puissance qu'il n'est possible de vaincre que sur mer, et qui n'a pas elle-même les moyens de conquérir l'Europe<sup>71</sup>, peut être appelée à déjouer les ambitions et les tendances continentales à la monarchie universelle. L'écrivain n'a-t-il pas prévenu qu'en Europe même, «si le despotisme s'établissait à un certain point, il n'y aurait pas de mœurs ni de climat qui tinsent» (VIII, 8)?

La guerre sur mer et la nature ou l'esprit des marines enfin confirment cette analyse. Outre que les flottes de guerre se composaient et se décomposaient souvent au gré des conflits (les marins de commerce, habitués à l'emploi du canon dans leur propre métier, pratiquaient le même «art», la manœuvre (*Romains*, IV), sur les navires de ligne), le gouvernement n'a pas à craindre de la marine ce qu'il redoute toujours d'une armée de terre, cantonnée en France, depuis Louvois surtout, «le plus mauvais Français qui soit peut-être encore né» (*P*, 1302), dans ses «camps séparés», ses «casernes et places de guerre» (XI, 6). La marine ne saurait marcher sur la capitale, encore moins occuper le pays. La «maladie nouvelle» qui gagne l'Europe (XIII, 7) ne concerne donc pas la force navale, qui n'exige pas autant d'effectifs<sup>72</sup>.

Enfin, comme art de ruse (XXI, 13), de «suffisance» et de mouvement (*Romains*, IV), la guerre sur mer était bien propre à recueillir les suffrages de Montesquieu, préférablement aux guerres terrestres, toujours plus coûteuses, en vies et en fonds. Il est aisé de voir qu'elle répond plus par sa nature et parce qu'elle vise par excellence à la défense des intérêts, au principe même du droit des gens tel qu'il l'énonce en I, 3: «les nations doivent se faire dans la guerre le moins de mal qu'il est possible, sans nuire à leurs véritables intérêts»<sup>73</sup>.

71. Le temps des Normands n'est plus en effet, lesquels ont d'ailleurs profité de la dispersion des forces et des divisions intestines.

72. Variable selon la conjoncture, le nombre de marins s'étend d'ordinaire en Europe aux alentours de 50 000 hommes dans chacune des grandes puissances navales, ce chiffre doublant en Angleterre au cours du siècle.

73. Quant à la tactique proprement dite, Montesquieu semble ignorer les théories comme les pratiques croissantes de son temps. Rien ne paraît des efforts de rationalisation entrepris dès la fin du XVII<sup>e</sup> siècle et visant, avec les écrits du Père Hoste, par exemple, à transporter sur mer les principes de la guerre sur terre, la «ligne» et «l'ordre» notamment. Montesquieu en reste non sans raison à l'idée que le «mouvement» demeure la clé de la guerre navale, privilégiant cet élément sur les deux autres concepts généraux de la réflexion tactique, le «choc» et le «feu».



Comment définir, de là, un esprit de la mer ? En recueillant peut-être les qualités propres aux puissances maritimes et navales. Leurs forces et leurs ressources se trouvant «dehors» (*Dossier de l'EL*, V, VI, ; *P.*, 1022), elles doivent montrer un esprit de vigilance et un dynamisme constants. Fondé sur un élément qu'il ne saurait être question de posséder ou d'occuper de façon statique, la puissance navale engendre un esprit opposé à l'esprit de conquête et de domination, de sorte que la proposition «un grand empire suppose une autorité despotique» (VIII, 19) ne paraît pas pouvoir s'appliquer à «l'empire des mers». En effet, la domination engendre l'orgueil (XIX, 9 ; *LP*, 136), quand la maîtrise navale produit la «fierté» (XIX, 27). L'une privilégie la force, l'autre la ruse<sup>74</sup>.

Montesquieu trouvait donc jusque dans les limites de la thalassocratie une raison pour l'apprécier. Car il ne faut pas s'y tromper : la mer ne confère pas la toute-puissance, et la phrase de Pompée, sur laquelle l'écrivain ne se prononce pas clairement, appellerait bien des nuances<sup>75</sup>. Montesquieu, comme toujours, doit être lu de près : «[les peuples qui possèdent l'empire des mers] se sentant capables d'insulter partout, ils *croient* que leur pouvoir n'a pas plus de bornes que l'Océan»<sup>76</sup>.

Montesquieu ne s'est donc pas laissé aveugler par son enthousiasme. Il a reconnu les limites de la «puissance» navale, régulatrice plus que décisive<sup>77</sup>, d'autant qu'il n'a pas imaginé les dimensions qu'elle pourrait prendre, ni n'a cru dans les «grandes opérations», trop incertaines et par trop dispendieuses<sup>78</sup>.

Il est significatif, au contraire, et pour achever sur ce point, que la «course» ou câperie lui semblait très naturellement déductible de l'esprit

<sup>74</sup>. Il n'est pas difficile de comprendre pourquoi l'*Odyssée* enchantait Montesquieu. Ulysse et Polyphème n'incarnent-ils pas ces deux mondes ?

<sup>75</sup> «Si ce que disait Pompée est vrai, que celui qui est le maître de la mer est le maître de la terre, les Espagnols perdront leurs procès» (Lettre à Martin Ffolkes du 17 février 1740 ; *OC*, Masson, t. III, p. 999). L'ont-ils vraiment perdu ? Cette sentence conviendrait mieux à la Guerre de Sept ans.

<sup>76</sup>. Je souligne. Pour ce qui est de la fierté, Montesquieu jugeait sans doute le *Voyage* d'Anson bien exemplaire. Ce dernier n'écrit-il pas que le *Centurion*, son vaisseau, est à lui seul «supérieur à toutes les forces navales de la Chine» (ouvr. cité, p. 328) ?

<sup>77</sup>. Précisons, quoiqu'il soit impossible de traiter brièvement un sujet sur lequel un Castex nous a laissé les immenses *Théories stratégiques*. Décisive dans des conflits strictement maritimes, la puissance navale peut l'être encore pour des conflits terrestres, et de multiples manières (blocus, bataille déterminante, l'un supposant parfois l'autre), mais elle ne saurait l'être, me semble-t-il, qu'à la condition de favoriser la maîtrise et l'occupation des terres, sur lesquelles elle doit déboucher tôt ou tard.

<sup>78</sup>. *Romains*, XX. «ces grandes flottes [...] n'ont guère jamais réussi ; [comme] elles épuisent un État, si l'expédition est longue...». La guerre dite de l'Oreille de Jenkins avait peut-être achevé de le convaincre que la logistique de son temps laissait à désirer. L'expédition de l'amiral Vernon (1741-1742) ne fut pas une réussite.

de la guerre sur mer «[où] il est plus aisé d’embarrasser» «un ennemi puissant» que sur terre – principe d’ailleurs variable <sup>79</sup>. Après avoir souligné qu’il touchait aux limites perverses de «l’esprit de la mer», car ce sont «les grandes puissances maritimes qui ont fait imaginer à celles qui sont moindres» «ce genre de guerre» (*ibid.*, p. 1022), Montesquieu nous livre sa conclusion, et une source de distinction importante: «une nation qui a l’esprit de commerce n’introduira jamais les armateurs», pratique contraire «à l’esprit du Droit des gens» (*ibid.*, p. 1023).

## Politique de la mer

Enfin, puisque Montesquieu s’est proposé d’écrire une «œuvre utile» (*EL*, Préface), il pourrait être bon de dégager des grandes figures de destins maritimes qui traversent son œuvre une brève esquisse de «politique de la mer», l’expression, paradoxalement, recouvrant moins chez lui le problème du droit et de la liberté des mers, que le devoir et l’intérêt des États face au large.

Les destins maritimes qui ont retenu l’attention du penseur se répartissent en plusieurs catégories. Cependant, à côté d’Athènes, thalassocratie digne de ce nom puisqu’elle obtint «le véritable empire de la mer» (XXI, 7), c’est vers l’Angleterre qu’il faut se tourner pour admirer la plus grande puissance maritime et navale connue jusqu’ici. Le chapitre qui traite des Grecs et d’Athènes est d’ailleurs sous-tendu par une comparaison constante, et parfois explicite, avec elle<sup>80</sup>.

Comme s’il s’agissait d’une loi, c’est également à la nécessité que l’Angleterre doit ce grand destin. Le repli des Anglais sur leur île à la fin de la guerre de Cent Ans serait ainsi pour Montesquieu l’origine de leur grandeur: «ils ne songèrent [plus] qu’à jouir d’une prospérité [...] qu’ils n’avaient pas encore connue» (*Monarchie*, XI).

Pourtant l’Angleterre, selon le chapitre 5 du livre XI de *L’Esprit des Lois*, ne vise ni la navigation ni le commerce pour objet de sa constitution, mais la «liberté politique». En vérité ce sont là des choses liées, et presque inséparables. Montesquieu n’écrit-il pas au même Domville: «votre liberté tient à votre commerce et votre commerce à votre existence même» (lettre du 22 juillet 1749; *OC*, Masson, t. III, p. 1245)? N’avait-il pas écrit, à

<sup>79</sup>. Dossier de *L’Esprit des lois*, V, vi, «Des armateurs», *OC*, Pléiade, t. III, p. 1022-1023.

<sup>80</sup>. Il suffit par exemple de remplacer les noms pour rendre raison de l’accès à l’empire de la mer: «parce que cette nation donna la loi au monarque le plus puissant d’alors, et abattit les forces maritimes de la Syrie, de l’île de Chypre et de la Phénicie».

l'inverse, dans *L'Esprit des lois*, que les «peuples du Nord ont besoin de la liberté qui leur procure plus de moyens de satisfaire tous les besoins que la nature leur a donnés» (XXI, 3)? La navigation joue un rôle central ici, puisque tout le commerce anglais passe par elle, cependant qu'elle assure l'indépendance de l'île.

La mer et la liberté ont ainsi partie liée, comme l'atteste exemplairement l'histoire européenne : si aucun pays ne s'est aussi bien prévalu que l'Angleterre de «la religion, du commerce et de la liberté» (XX, 7), «ces trois grandes choses», c'est un fait historique que la mer et sa maîtrise n'y entrent pas pour rien. Sans leurs flottes, les pays réformés, calvinistes et anglicans surtout, auraient-ils si bien défendu leur indépendance face aux empires ou monarchies catholiques<sup>81</sup>? Auraient-ils pu de même sans elles asseoir une puissance commerciale et internationale nécessaire à l'équilibre des forces en Europe<sup>82</sup>?

Enfin, Montesquieu énumère avec précision les causes de la puissance anglaise au milieu du fameux chapitre XIX, 27. S'il importe de le relire, c'est qu'il peut nous expliquer pourquoi l'Angleterre s'est acquis sur mer un empire plus étendu qu'Athènes ou la Hollande. Contrairement à la première, elle ne souffre d'aucun goût pour la gloire, sans parler de «préjugés destructeurs». Contrairement à la seconde, elle est protégée par son insularité des assauts de princes jaloux, tandis que la qualité de son terrain lui offre une source précieuse d'échange. Pour finir, le caractère d'«impatience» propre à ces contrées et l'amour «prodigieux» pour sa «liberté» de cette nation, d'ordinaire très «jalouse» de ses intérêts, corrigent les effets de l'esprit mercantile en épargnant à l'Angleterre le destin de Carthage (*Romains*, IV<sup>83</sup>). Du reste, elle n'a pas à craindre le sort des «puissances établies par le commerce», lesquelles «peuvent subsister longtemps dans leur médiocrité», mais ne peuvent rester grandes bien longtemps (*ibid.*).

Il ne faut donc pas s'étonner que l'Angleterre, «comme une grande baleine», «[couvre] toutes les mers» (lettre à l'abbé Niccolini, mars 1740, *OC*, Masson, t. III, p. 1000). Il vaut mieux en tirer, pour finir, une simple leçon.

81. «Les Hollandais secouent le joug de l'Espagne. Ce fut l'effet de leurs forces maritimes. La terre a été donnée aux monarchies; la mer aux peuples libres» (*P.*, 1302, règne de Henri III).

82. Carl Schmitt y voit la clé de l'opposition de la mer et de la terre dans l'histoire moderne de l'Europe. Voir les chapitres 14 et 15 (p. 66 et suivantes) de *Terre et Mer, un point de vue sur l'histoire mondiale*, introduction et préface de Julien Freund, Éditions du Labyrinthe, Paris, 1985.

83. C'est à Rome que se trouve la «passion»; à Carthage règnent encore la corruption et «l'avarice». «Pendant qu'à Rome, la guerre réunissait d'abord tous les intérêts, elle les séparait encore plus à Carthage» (*Romains*, IV).

Les gouvernements soucieux de veiller sur la sûreté et la prospérité de leur État – et n'est-ce pas là le double objet que chacun devrait poursuivre? –, ne sauraient plus négliger la mer qui baigne leurs côtes. Car la puissance dépend aujourd'hui principalement de la part que les États prennent «à la Navigation et au Commerce». Or s'il est «de la nature de ces choses de varier continuellement et d'être relatives à mille hasards», elles le sont «*sur-tout* à la sagesse de chaque gouvernement» (*Monarchie*, II; je souligne). Les lois de la finance moderne confirment cette remarque: «il n'y a plus que la bonté du gouvernement qui donne de la prospérité» (XXI, 20). C'est assez dire la place nouvelle des mers.

Ainsi, d'un côté, la mer n'échappe pas plus que toute autre «chose» à la méthode de Montesquieu. Pour bien la penser, il convient de la replacer dans la «chaîne» et dans le «dessein» de l'ouvrage (Préface) en l'inscrivant et en l'examinant tour à tour dans les divers rapports qui constituent «l'Esprit des Lois» (I, 3): compatibilité d'une politique maritime avec chaque régime, sa nature et son principe (III, IV, VII), rôle dans l'équilibre des forces (IX, X), avantages fiscaux (XIII), influence sur les mœurs et les manières, et sur l'esprit général (XIX), conditions d'un grand commerce (XX, XXI), inconvénients démographiques (XXII), source de prosélytisme (XXV), pour ne citer que les principaux.

D'un autre côté, il est tout aussi légitime de la considérer à son tour comme un élément, sinon comme un personnage, propre à introduire dans une conception par trop statique ou singulière de l'esprit de chaque nation (XIX) et des lois qui lui conviennent (I, 3) une dimension dynamique sur l'existence et sur l'importance de laquelle Montesquieu, en 1748, pouvait bien écrire sans trembler: «je n'ai pas tiré mes principes de mes préjugés, mais de la nature des choses» (Préface)<sup>84</sup>.

L'une et l'autre considération, l'un et l'autre point de vue ne se contredisent pas. Le premier est peut-être destiné par priorité au «législateur» idéal de chaque nation, le second à l'esprit de tous. Celui-ci découvre et

84. Les deux cartes insérées dans l'édition de 1749 mériteraient un commentaire, particulièrement la carte du monde connu, ou pratiqué, destinée à seconder «l'intelligence du livre» (sous-titre). Celle-ci ne permet pas seulement au lecteur d'embrasser, selon les degrés de latitude, les grandes zones des divers climats décrits dans la troisième partie, et de comprendre ainsi pourquoi, le «climat» étant «le premier de tous les empires», «le despotisme s'est naturalisé en Asie», entre autres lieux. Elle lui offre encore, parallèlement aux livres consacrés au commerce (XX, et XXI) une représentation de l'espace où se tracent en longitude comme en latitude, sur terre comme sur mer, les routes, les voies, les axes d'échange et de communication de toute espèce.

proclamé, celui-là s'impose, car la situation cosmopolitique ne permet plus aux gouvernements de s'en tenir sans dommage à l'isolement qui précédait encore la conquête humaine des mers, à moins qu'ils aient tout à craindre de toute communication.

Tantôt en conflit, donc, tantôt complémentaires, ici, Béhémoth et Léviathan, là Polyphème et Galatée, terre et mer désormais se font face, quand bien même l'une voudrait encore tourner le dos à l'autre. Montesquieu appellerait plutôt de manière générale à la conciliation mutuelle, dans les conditions que nous avons tenté de dire. Cette conciliation est d'ailleurs dans l'esprit de la mer, qui ne peut se passer de la terre, et de ses débouchés<sup>85</sup>. Mer et terre offriraient ainsi l'exemple, à l'échelle de la planète, de la fécondité attachée à la « prière naturelle » que se font les « deux sexes », dans le « charme » que « leur différence leur inspire » (I, 3). La première forme le socle des sociétés, la seconde relie les nations.

Enfin, je ne reviens pas ou n'insiste pas sur l'originalité de Montesquieu, sur la lucidité de son propos – tenu, rappelons-le, dans la France de Louis XV, ni sur le caractère conjoncturel de ces analyses<sup>86</sup>. Je préfère achever sur l'aveu d'un défaut.

J'ai parlé de la mer, des océans et des grandes navigations. Il m'a fallu choisir, et il ne m'a pas semblé déplacé de restituer les « détails » et les « idées intermédiaires » que Montesquieu se donnait le droit de sauter. Il faudrait néanmoins parler de cette métaphore privilégiée qui parcourt l'œuvre entière de « l'écrivain politique », et tâcher d'expliquer, à côté de « l'arbre » des empires et des « races » qui se dessèchent à trop s'étendre dans l'espace ou dans les temps (*LP*, 121 ; *EL*, XXXI, 32), le recours à ces images liquides et le plus souvent maritimes qui accompagnent souvent les considérations de l'auteur sur son œuvre elle-même, sur la masse et l'étendue des « sources »<sup>87</sup>, ou sur l'objet de ses réflexions : « flux et

85. Car « pour faire le commerce de la mer, il ne suffit pas d'aller chercher les marchandises, il faut encore que la terre et les fleuves soient ouverts pour les porter » (*P.*, 2082) – autre raison de penser que le grand négoce, par les solidarités qu'il tisse, porte plus à la paix qu'à la guerre (sinon diplomatique).

86. Plutôt que d'évoquer la postérité de l'exclusif, le colonialisme et l'impérialisme du siècle suivant, le machinisme qui naît et la révolution industrielle, sans parler des progrès ultérieurs, l'électricité, l'électronique, et, dans le domaine maritime, l'invention du sous-marin et de la force aéronavale, il vaudrait mieux tenter de voir si la « méthode » (*OC*, Pléiade, t. II, p. 1029) suivie par Montesquieu ne s'avérerait pas efficace dans l'approche des faits nouveaux. Quoiqu'il l'ait bien fait, il me semble que le court chapitre sur « le développement des lois » ne trahit pas sa pensée. Il est dans la nature des choses en effet de varier continuellement (« les lois suivent ses rapports, et, comme ils varient sans cesse, elles se modifient continuellement », *ibid.*).

87. « Il semble que tout est mer et que les rivages même manquent à la mer » (*XXX*, 11).

reflux» d'empire, «inondations» de peuples, «tempêtes», vents et mers agitées<sup>88</sup>?

Pour en rester au chef-d'œuvre, qui saura nous apprendre sur quelles diverses constellations<sup>89</sup>, par l'aide de quel instrument, en pratiquant quels relèvements et sur quels amers<sup>90</sup> le lecteur doit se conduire pour ne pas se noyer dans la «lettre» du texte? Peut-être convient-il, après avoir bien pratiqué celle-ci, d'obéir aux directions de son «esprit», comme on navigue au «portant»?

Quoi qu'il en soit, une chose est certaine: il n'est guère possible d'y répondre sans se hasarder franchement à pénétrer dans cette œuvre – à l'image, au propre comme au figuré, et pour imiter Montesquieu lui-même, de «celui qui visita les cités de tant d'hommes et connut leur esprit, celui qui sur les mers passa par tant d'angoisses»<sup>91</sup>.

Quel autre moyen, dans la sphère des «choses humaines», d'accéder à la vérité, si «la vérité», commune à tous, «est comme la mer»<sup>92</sup>?

Guillaume BARRERA  
Paris 4

88. Comparer «Rome était un vaisseau tenu par deux ancrs dans la tempête: la religion et les mœurs» (VIII, 13) avec «l'Angleterre est comme la mer, qui est agitée par les vents, qui ne sont pas faits pour submerger, mais pour conduire au port» (*P.*, 657).

89. Thomas Pangle compare la place de la constitution anglaise dans l'œuvre de Montesquieu avec l'étoile polaire (*Montesquieu's philosophy of liberalism. A commentary on The Spirit of the Laws*, The University of Chicago Press, 1973, chap. 5, p. 160). Mais il est permis de penser qu'au figuré comme au propre, l'étoile polaire n'est guère visible que dans l'hémisphère nord.

90. Montesquieu par exemple, écrivain des plus scrupuleux et ménageant ses effets, me semble employer le superlatif avec une économie et une maîtrise assez claires pour que certaines propositions soient tenues pour de quasi «principes». Le superlatif accompagne ainsi ses remarques sur la nature des peines (VI, 2), la séparation du pouvoir judiciaire (XII, 2), la fixation des impôts (XI, 6), ou la place du mariage dans la société (XXVI, 13).

91. *Odyssée*, I, 3-4, traduction Victor Bérard, «Les Belles Lettres», 1993.

92. L'écrivain écrit ainsi au président Hénault: «les vérités que je trouve sont à vous et celles que vous trouvez sont à moi. La vérité est comme la mer, que M. Locke appelle la grande commune de l'univers», ajoutant, dans un esprit assez platonicien, malgré qu'il en eût: «ce n'est qu'avec la raison des autres qu'on devient soi-même raisonnable» (février 1749), *OC*, Masson, t. III, p. 1186.