



HAL
open science

Au coeur du “ Système Ancien Monde ”. L’esquisse d’une “ banane bleue ” indianocéane (VIIIe-XIXe siècles)

Christian Grataloup

► **To cite this version:**

Christian Grataloup. Au coeur du “ Système Ancien Monde ”. L’esquisse d’une “ banane bleue ” indianocéane (VIIIe-XIXe siècles). *Revue historique de l’océan Indien, 2018, Routes, Flux et Réseaux en Indianocéanie Du VIIIe siècle à nos jours*, 15, pp.29-36. hal-03249771

HAL Id: hal-03249771

<https://hal.univ-reunion.fr/hal-03249771>

Submitted on 4 Jun 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**Au cœur du « Système Ancien Monde »
L'esquisse d'une « banane bleue » indianocéane (VIII^e-XIX^e siècles)**

Christian Grataloup
Professeur émérite à l'Université Paris Diderot

L'affirmation d'une histoire globale a remis les routes millénaires de l'océan Indien au centre du « système Ancien Monde ». Ces réseaux ont été magistralement mis en scène par les cartes de Philippe Beaujard⁶. En effet, la bonne échelle, dès le premier millénaire avant notre ère et sans doute avant, consiste à réfléchir les échanges au niveau de l'ensemble de l'Ancien Monde. Le découpage effectué tardivement par la géographie européenne en trois continents (Afrique, Asie et Europe) a contribué à déséquilibrer vers l'Occident la mémoire des réseaux. C'est seulement en considérant les terres qui s'étendent du Cap vert ou de l'Irlande jusqu'au Japon comme un ensemble historiquement sans solution de continuité qu'on peut prendre la juste mesure des relations, des circulations, des diffusions qui irriguent et mettent en interaction l'immense majorité de l'écoumène. Ces terres, dont on cherche aujourd'hui un nom unique (Afrasia, Eurasafrique...), n'ont été séparées dans le passé que dans notre imaginaire historique. Elles sont en continu : des terres « continentales », selon étymologie du mot continent. La Mer rouge, limite choisie seulement au XVIII^e siècle par les cartographes européens, n'a jamais séparé l'Afrique de l'Asie, ne serait-ce qu'il y a encore douze mille ans, à la fin de la dernière glaciation, lorsqu'elle était à sec⁷.

Cet ensemble était sans discontinuité absolue, car le Sahara, à l'aridification lente, ou l'Himalaya, quelque redoutables que soient ces barrières, ont été constamment contournés, traversés et même un peu habités. Malgré tout, l'espace des réseaux de circulation de l'Ancien Monde, était d'abord concentré sur un axe, ou plutôt un faisceau d'axes, allant de la Méditerranée aux mers de Chine. Les routes étaient simultanément terrestres et maritimes. Nous allons nous concentrer sur la partie méridionale, maritime, de ce réseau : le nord de l'océan Indien. S'exprimer ainsi montre qu'on bute constamment sur une toponymie impropre, décalée par rapport aux réalités historiques analysées. L'Axe de l'Ancien Monde, parce qu'il est en permanence maritime et terrestre, s'écrit mal avec des divisions dont la logique première est celle du trait de côte, du découpage entre masses continentales et océans. C'est pourquoi le propos sera simultanément une analyse des circulations et des représentations, des catégories géohistoriques.

⁶ Philippe Beaujard, *Les mondes de l'océan Indien*. Paris : Armand Colin (2 tomes), 2012.

⁷ L'ancienne géographie scolaire française, jusqu'au milieu du XX^e siècle, distinguait effacement les 5 « parties du monde » (Europe, Afrique, Asie, Amérique, Océanie) des deux « continents » (l'Ancien et le Nouveau Monde). La métagéographie, comme on désigne maintenant la mise en scène du Monde, était plus efficace.

Ces dernières ont été inventées par certains agents de cette circulation, avec une victoire finale d'une vision eurocentrée, mais résultent aussi de cette dynamique circulatoire qui avantage tardivement les Européens.

Après avoir insisté sur le rôle de position centrale – et non orientale – des voies maritimes indianocéanes, au moins jusqu'au XVI^e siècle, nous rappellerons la mise en perspective depuis le point de vue occidental, inventeur de « l'Orient » ; puis nous insisterons sur la distinction, souvent la concurrence, entre les routes terrestres et leurs liens avec les configurations impériale d'une part, et les voies maritimes entrelacées de constructions géopolitiques d'un tout autre type.

1. Au midi de l'Ancien Monde

1.1. La partie méridionale de l'axe de l'Ancien Monde

Du Japon à Gibraltar circulent depuis des millénaires personnes, idées, objets, plantes et animaux domestiqués ou non, microbes et virus... C'est là, de la plaine du Kanto au Maghreb, que vivent depuis les Néolithiques les trois-quarts de l'humanité. Cette circulation a été et est toujours autant maritime que terrestre. Ferdinand von Richthofen (1833-1905) inventa l'expression « Route de la Soie » pour désigner la partie orientale des voies terrestres contrôlée, lors des apogées impériales, par le monde chinois. Depuis la formule fut étendue vers l'Ouest, nommant aux prolongements des circulations jusqu'à la Méditerranée. Les voies maritimes, au moins aussi anciennes, sont souvent désignées par l'expression « Route des épices ». Les deux termes, « soie » et « épices », trahissent leur origine occidentale puisqu'ils désignent des produits de l'Orient mystérieux intensément désirables pour les riches consommateurs occidentaux. Les Chinois avaient plutôt nommé le passage vers l'Ouest et le Sud-Ouest « Route du Jade ».

Le centrage asiatique de ce faisceau de voies participe de l'effet de perspective induit par un point de vue nettement occidental. Il ne faut pas en disjoindre les circulations méditerranéennes et celles du Pacifique occidental, des Mers de Chine en particulier. *De facto* les routes de la Soie et des Epices vont jusqu'à Venise et Gênes, comme elles se poursuivent jusqu'à Osaka et Yokohama. Il faut également rattacher au faisceau la circulation maritime le long du littoral occidental de l'Afrique jusqu'à Sofala et au littoral septentrional de Madagascar. Bien sûr, cette vue globale simplifie ce qui n'a jamais été un réseau cohérent, mais fonctionnait comme l'interconnexion intermittente de nombreuses circulations. Seule, lors d'apogées dynastiques chinoises, la « route du Jade », la partie proprement impériale de l'axe a pu représenter une intention maîtrisée. Sur les mers, il faut attendre Vasco de Gama, puis les Compagnies des Indes orientales européennes, pour qu'une organisation réticulaire d'ensemble soit projetée. Et encore, la circulation restait le plus souvent une somme bricolée de trajectoires plus locales.

La configuration fragmentée des réseaux connaît cependant une limite au XIII^e siècle, lorsque avec l'Empire mongol, se réalise une première forme de mondialisation. Un exemple exceptionnel d'usage de l'intégralité du circuit fut le périple de Marco Polo de 1271 à 1295. En fait, Polo mit trois ans à faire le trajet Ouest-Est, par la plus septentrionale des routes de la Soie et, après avoir accompli diverses missions au service de Kubilaï Khan pendant dix-sept ans, il mit quatre ans à revenir à Venise par la voie maritime. Mais une telle pérégrination reste exceptionnelle. Les boucles furent très rares et le plus souvent parcourues par les seules routes continentales avant le XVI^e siècle, comme Jean de Plan Carpin qui réalisa l'aller-retour entre Lyon et la Mongolie de 1245 à 1247 ou Guillaume de Rubrouck envoyé de Louis IX à Karakorum en 1253-1254, pour ne citer que ces deux religieux catholiques qui laissèrent aussi de précieux témoignages écrits. Cette multiplication des voyages au XIII^e siècle témoigne de l'explosion des échanges grâce à la *Pax mongolica* : les routes terrestres étaient devenues beaucoup plus sûres et le système postal mongol facilitait grandement la circulation.

Les témoignages maritimes sont plus rares et plus fragmentaires. Mais la présence de nombreux objets chinois sur le littoral oriental de l'Afrique, à Madagascar et en Arabie⁸, en particulier de la céramique, montre l'ancienneté de la circulation et sa montée progressive en puissance. En termes géopolitiques, la dissymétrie est flagrante entre les routes terrestres et maritimes. Le réseau continental est régulièrement l'espace d'empires des steppes, dont l'immense construction impériale des Gengiskhanides des XIII^e-XIV^e siècles n'est que la version ultime la plus étendue. Les peuples d'éleveurs sont aussi les caravaniers qui assurent le fonctionnement du segment central. Lorsque les sociétés sédentaires se trouvaient divisées, comme la Chine des XII^e-XIII^e siècles, les éleveurs purent transformer le réseau en territoire. En revanche, même si des thalassocraties locales, en particulier en Asie du sud-est, jouèrent un rôle important dans les réseaux maritimes du nord de l'océan Indien, ou dans la partie occidentale et méditerranéenne comme Venise, aucune construction géopolitique maritime de grande ampleur n'a existé sur tout ou partie des Routes des épices. Même les compagnies des Indes européennes ne purent transformer les réseaux en empire unique : elles étaient simultanément plusieurs en concurrence et ne pouvaient éliminer les nombreux acteurs locaux auxquels elles devaient s'articuler.

⁸ Voir en particulier les travaux de Bing Zhao ; parmi les plus récents : « Contribution de la céramique chinoise à l'histoire médiévale swahili (IX^e-XVI^e siècles), CRA/2014/1, p. 353-383, ou « La céramique chinoise à Sharma : pour un essai d'étude typo-chronologique et spatiale », in Axelle Rougeulle dir., « Sharma. Un entrepôt de commerce médiéval sur la côte du Hadramawt (Yémen, c. 980-1180) », *British Foundation for the Study of Arabia Monographs* n° 17, p. 277-321, 2015).

1.2. L'Orient méridional ?

De novembre 2016 à février 2017, l'Institut du Monde Arabe, à Paris, proposa une belle exposition baptisée « Aventuriers de mers. De Sindbad à Marco Polo »⁹. L'étendue géographique choisie trahissait un net point de vue occidental : la Méditerranée et l'océan Indien, mais pas les mers de Chine... On retrouve la mise en perspective qui est loin d'avoir disparu de notre vocabulaire : Proche, Moyen et Extrême Orient, une mise à distance à partir de l'Europe due à l'état-major de la marine royale britannique au XIX^e siècle¹⁰. Cet Est était particulièrement étendu puisque la limite Occident/Orient passait dans les Balkans, l'empire Ottoman étant alors le début de l'Orient, le « Proche », vu d'Europe¹¹. « L'Orient : les pays situés à l'est de la partie occidentale de l'Europe (l'Asie, une partie de l'Afrique du Nord-Est, avec l'Égypte, et, anciennement, une partie de l'Europe balkanique) », selon la définition du *Larousse de la langue française* (2015).

La notion d'Orient comme invention européenne, l'orientalisme, a suscité une littérature considérable, mais c'est la publication du livre d'Edward Saïd, *Orientalism*, en 1978¹² qui ouvre une période de déconstruction de ce champ de représentations. Il est fréquent, aujourd'hui, de considérer que l'ouvrage de Saïd ait inauguré le courant des études postcoloniales, bien que l'écrivain palestinien s'en soit défendu. Le succès d'*Orientalism*, considérable pour un ouvrage universitaire, dense et riche en notes, signale, outre l'incontestable qualité et vigueur du livre, un contexte de changement marqué à la fin des années 1970, le moment de « la fin des Grands Récits » et de l'ouverture de la postmodernité. Ce tournant (terme qui lui-même est un marqueur de ce nouveau contexte) ne peut se comprendre qu'en dialogue avec une autre mutation des grilles de lecture. C'est, en effet, en 1980 que s'imposent le mot et la notion de « mondialisation ». La prise de conscience de la dimension mondiale des processus contemporains qui s'impose alors sous ce nouveau terme, issu du journalisme économique, est contemporaine de la critique de la vision « moderne », organisée par la perspective du Progrès, un « régime d'historicité futuriste » selon l'expression de François Hartog¹³, né dans le champ philosophique¹⁴. Le

⁹ L'exposition fut ensuite reprise au MuCEM à Marseille du 7 juin au 9 octobre 2017.

¹⁰ Vincent Capdepu, « Proche ou Moyen Orient ? Géohistoire de la notion de *Middle East* », *L'Espace géographique*, 2008.

¹¹ La ville autrichienne de Vienne était, aux XVIII^e et XIX^e siècles, considérée comme la porte de l'Orient. D'où le choix de cette ville comme lieu de la narration dans le très beau roman consacré à l'orientalisme de Mathias Enard, *Boussole* (Actes Sud, 2015).

¹² Pantheon's Books ; 1980 pour la traduction française (aux éditions du Seuil) avec une remarquable préface de Tzvetan Todorov.

¹³ François Hartog, *Régimes d'historicité. Présentisme et expérience du temps*. Paris : Le Seuil, 2003.

¹⁴ On peut considérer que la période de critique de la modernité est inaugurée par le livre de Jean-François Lyotard, *La condition postmoderne. Rapport sur le savoir* (Paris : Editions de Minuit, 1979), mais la notion de postmodernité avait été empruntée à l'architecture, en particulier au théoricien Charles Jenks.

changement de vision du Monde (que traduit l'omniprésence du mot « mondialisation ») et celui de la perspective historique (le postmodernisme), bien qu'opérant dans des registres différents, sont deux facettes de la même mutation paradigmatique. C'est dans ce contexte global que la pensée cartographique du Monde évolue, y compris dans ses divisions (découpages continentaux et océaniques en premier lieu). Le nord de l'océan Indien peut être pensé à nouveau comme central dans les circulations historiques de l'Ancien Monde.

Rien d'étonnant que ce découpage ainsi nommé, l'océan Indien, soit maintenant considéré comme une convention historiquement situable¹⁵. C'est ce qu'a bien montré récemment le beau livre d'Emmanuelle Vagnon et Eric Vallet, *La fabrique de l'océan Indien. Cartes d'Orient et d'Occident (Antiquité-XVI^e siècle)*¹⁶, lauréat du prix Ptolémée au dernier festival international de géographie de Saint-Dié-des-Vosges. A la différence d'autres parties découpées dans l'océan mondial, le Pacifique ou l'Atlantique, l'Indien a cette particularité de n'être évident qu'en son nord et de devenir évanescent quand on l'étend au Sud où sa dimension conventionnelle devient claire. L'opposition zonale de la masse continentale eurasiatique et de la masse liquide « indienne », qui, par ailleurs, explique le système des moussons, devient une division géographique plus pertinente pour penser routes, flux et réseaux de l'Indianocéanie, entre les isthmes de l'Asie occidentale et les détroits de l'Asie du Sud-Est.

2. Routes d'empires et tissus polycentriques

Les routes sur lesquelles circulent rouleaux de soie, pèlerins, microbes, messages religieux, etc., ne sont pas les tubes ou les câbles de beaucoup de réseaux contemporains. D'ailleurs ces derniers ne sont que très partiellement autonomes par rapport aux situations géopolitiques qu'ils traversent. Cependant, les caravanes étaient beaucoup plus étroitement dépendantes des contextes politiques et militaires. En revanche, les routes maritimes ne dépendaient que des points d'appui portuaires, ce qui laissait une certaine marge d'autonomie aux échanges.

2.1. Routes terrestres *versus* routes maritimes

La situation de la *Pax mongolica* de la seconde moitié du XIII^e siècle et début du XIV^e ne peut être considérée comme exceptionnelle dans la mesure où elle s'inscrit dans des phases récurrentes d'empires des steppes, lorsque les sociétés d'éleveurs-caravaniers ont pu s'émanciper du poids des sociétés sédentaires. La tendance millénaire à la montée en puissance des échanges se traduit par une ampleur croissante de l'étendue, tant spatiale

¹⁵ Christian Grataloup, « L'invention des océans. Comment l'Europe a découpé le monde liquide », *Geoconfluences*, 2015.

¹⁶ Paris : PUPS, 2017.

qu'en durée, de ces vastes constructions géopolitiques. L'empire gengiskhanide représente ainsi l'acmé de ce « *trend* » et se traduit par une explosion des échanges, y compris la diffusion de la Peste noire qui contribua à le détruire.

Les routes maritimes sont à la fois complémentaires et alternatives à la circulation terrestre. Lors de la « mondialisation » mongole, les échanges maritimes dans l'océan Indien explosèrent également. C'est le moment de généralisation de l'usage de la boussole, de l'Atlantique au Pacifique. Mais lors de la crise générale du XIV^e siècle, la circulation sur mer fut également affectée. Non seulement les centres d'impulsion (la Chine des Yuan en crise, l'Asie centrale et les mondes indiens et persans ravagés par Tamerlan, l'Europe en proie à de multiples conflits, dont la Guerre de Cent ans...) étaient tous simultanément affaiblis, mais les points d'appuis terrestres étaient également et pour les mêmes facteurs considérablement fragilisés.

Cependant, au XV^e siècle, tout s'inverse. A partir de 1368, Hongwu, le fondateur de la dynastie Ming, reconstitue l'autorité impériale dans la Chine fragmentée alors par la révolte des Turbans rouges. En Europe, les Etats-nations commencent à s'affirmer, en particulier les royaumes de France et d'Angleterre après le long conflit qui les avait opposés, mais aussi ceux de Castille et du Portugal achevant la conquête du midi de la péninsule Ibérique. Entre les deux, la situation géopolitique est plus instable. L'Empire ottoman s'affirme, en particulier avec la liquidation des derniers restes du monde byzantin, et, dans l'ensemble Asie centrale-Iran-Inde septentrionale, les Timourides fragmentés et le sultanat de Delhi finissant, ne contrôlent guère des sociétés fragmentées avant les renaissances Safavide et Mogol du début du XVI^e siècle. Malgré tout, le commerce connaît de nouveau une forte activité au midi de l'Ancien Monde dès le XV^e siècle comme en témoigne la diffusion de l'islam en Asie du Sud-Est, les royaumes hindouistes devenant des sultanats, et l'accentuation des échanges sur le littoral oriental de l'Afrique, avec l'affirmation du Monomotapa.

Dans ce contexte, dans les premières décennies du XV^e siècle, aux deux extrémités de l'axe de l'Ancien Monde, depuis la Chine et l'Europe, des expéditions maritimes sont lancées. Sous la direction de Zheng he, sept grandes expéditions partent vers les « Mers du Sud », l'Insulinde et l'océan Indien, allant jusqu'en Mer rouge et en Afrique orientale. L'arrêt brutal de ces voyages en 1433 met un terme à un processus qui aurait pu profondément modifier le cours de l'histoire, laissant libre cours aux expéditions européennes. Dans les deux cas, il n'y a aucun projet de bouleversement du monde. Ce que recherchent les Européens et, semble-t-il, la Chine, c'est renouer les échanges Est-Ouest affaiblis au XIV^e siècle. Les Portugais, en contournant l'Afrique dont ils ne pouvaient imaginer l'extension méridionale, ne cherchaient qu'à tracer une nouvelle route des épices. Colomb lui-même, en partant plein Ouest, n'imaginait rien d'autre que de découvrir un moyen plus rapide de gagner Cathay et la source des épices.

Aujourd'hui, la spectaculaire opération géopoliticoéconomique

chinoise baptisée *Obor (One Belt, One Road)* réutilise la mémoire devenue fabuleuse de la mondialisation de l'Ancien Monde antérieure aux « Grandes Découvertes » européennes.

2.2. Au midi des empires

Aujourd'hui l'interaction entre la résilience des structures géopolitiques, le puzzle des sociétés, incarnée actuellement sous la forme des Etats-nations figurés par le planisphère politique, et la dynamique des réseaux de flux et d'échanges, couramment qualifiée de mondialisation, organise la dynamique de l'humanité. Cette tension entre l'international et le mondial n'est pas nouvelle : on peut la lire dans l'histoire ancienne des routes Est-Ouest de l'Ancien Monde développée précédemment. Nous avons évoqué le rapport entre l'efficacité des routes de la Soie et les constructions politiques puissantes, que ce soit celles des empires sédentaires ou de ceux des éleveurs, tout en constatant la dissymétrie avec les routes maritimes, jamais structurées politiques au-delà du local. Cette différence n'est pas sans évoquer celle entre l'international, lorsque l'interaction entre sociétés l'emporte, et le mondial, quand les flux dominent les configurations locales.

On peut distinguer, dans la très longue durée, une géographie impériale récurrente dans l'Ancien Monde disposée en collier de la Chine à Rome (à laquelle succède Byzance, puis l'Empire russe), en passant par l'Inde septentrionale (la Plaine indo-gangétique) et l'Iran. Au XVI^e siècle cette disposition est frappante : se succèdent, d'Est en Ouest, cinq empires et l'on peut remarquer qu'ils ont tous d'étroits rapports avec le monde des steppes, qu'ils aient été fondés par une conquête de « nomades », ou qu'ils soient issus d'une réaction contre une domination des éleveurs. L'empire Ming, alors au sommet de sa puissance, résulte bien du soulèvement contre la dynastie mongole précédente. L'empire Mogol est fondé par Babur, descendant de Tamerlan, en 1526. En 1500 est fondée la dynastie Safavide en Iran, après la désagrégation du pouvoir des Ilkhans d'origine mongole. Le XVI^e siècle correspond également à l'apogée de la dynastie ottomane, l'époque de Soliman le Magnifique. Enfin, l'empire le plus récent, également héritier lointain de Rome, la Moscovie en train de s'affirmer avec Ivan le Terrible, premier tzar de Russie. Face aux menaces que représentaient les peuples des steppes, « peuples à pattes », les sociétés paysannes, « à racines », avaient besoin d'union, d'un pouvoir fort capable d'ériger et de tenir des fortifications frontalières et d'entretenir une armée et une diplomatie importantes. Les empires, tant les sédentaires que ceux des steppes, tentaient de contrôler les routes commerciales et les caravaniers qui y circulaient.

En revanche, au-delà des empires à base paysanne, loin des steppes, le besoin de puissantes constructions géopolitiques s'affaiblissait, l'union n'était plus indispensable. On trouve donc de façon récurrente des espaces civilisationnels sans construction géopolitique globale. C'est le cas du Japon jusqu'au XVII^e siècle, c'est structurellement la situation de l'Asie du Sud-Est, c'est fréquemment l'histoire de l'Inde du Sud, rarement conquise par les

empires centrés sur la plaine indo gangétique et fractionnée en plusieurs principautés, c'est évidemment le cas de l'Europe depuis la fin du monde Carolingien. Au sein de ces espaces que l'on peut identifier par des traits communs culturels et cultuels, économiques et sociaux, mais pas politiques, des organisations permettent aux marchands d'être maîtres chez eux.

Le processus est bien connu en Europe, où il a connu une pérennité particulièrement longue, sans doute du fait de la disparition de menaces d'invasions externes depuis le X^e siècle ; les invasions hongroises étant l'ultime vague venue des steppes. Au centre de l'espace européen se développe à partir du XI^e siècle un réseau de villes qui va de l'Italie septentrionale aux Flandres. Ces villes s'autonomisent, souvent sous forme de cités-Etats, en particulier en Italie, ou de petites principautés. Là, les bourgeoisies marchandes et manufacturières maintiennent le cœur de leurs activités loin des puissances féodales et agraires, porteuses de taxations et de réglementations. Cet espace central de l'économie européenne a donné le réseau de villes toujours lisible aujourd'hui dans la géographie européenne souvent qualifié de « banane bleue ». C'est l'espace natif du capitalisme occidental, là où les activités bancaires et financières se sont émancipées de l'enchâssement dans le socio-politique.

Le lien avec les réseaux commerciaux et les échanges, courts ou lointains, est évident. Venise, Gênes ou Florence symbolisent pour l'Europe cette combinaison d'un petit *contado* centré sur une grande ville et d'un réseau économique à longue distance, souvent thalassocratique. L'Inde méridionale ou les sultanats malais et javanais ont des histoires assez similaires. Les routes des épices correspondent à des constructions fragmentées, permettant l'autonomisation des acteurs économiques. C'est l'inverse des grandes constructions impériales plus centrales en Eurasie. On peut donc risquer l'image d'une « banane bleue indianocéane ».