

GUILLAUME
CALAFAT

UNE MER JALOUSÉE

Contribution à l'histoire de la souveraineté
(Méditerranée, xvii^e siècle)

L'UNIVERS **UH** HISTORIQUE
SEUIL



Une mer jalouŕée

GUILLAUME CALAFAT

Une mer jalousée

Contribution à l'histoire de la souveraineté
(Méditerranée, XVII^e siècle)

OUVRAGE PUBLIÉ AVEC LE CONCOURS
DU CENTRE NATIONAL DU LIVRE

ÉDITIONS DU SEUIL
25, bd Romain-Rolland, Paris XIV^e

Ce livre est publié dans la collection
L'UNIVERS HISTORIQUE
fondée par Jacques Julliard et Michel Winock
et dirigée par Patrick Boucheron.

ISBN 978-2-02-137939-6

© Éditions du Seuil, avril 2019

Le Code de la propriété intellectuelle interdit les copies ou reproductions destinées à une utilisation collective. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite par quelque procédé que ce soit, sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants cause, est illicite et constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles L.335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

www.seuil.com

Introduction

La Méditerranée et ses juridictions liquides

Le 25 juillet 2013, les autorités de l'enclave britannique de Gibraltar jetaient soixante-dix blocs de béton dans la baie d'Algésiras pour créer un récif artificiel et tenter de développer des zones de pêche dans le détroit. Pour Madrid, c'était là une atteinte à la souveraineté maritime de l'Espagne qui venait s'ajouter aux tensions ravivées un an plus tôt par la remise en cause d'un accord de libre circulation avec les pêcheurs espagnols. Depuis le traité d'Utrecht, signé trois cents ans auparavant, en 1713, la question du statut des eaux territoriales autour de Gibraltar constitue un motif récurrent de conflits diplomatiques entre l'Espagne et l'Angleterre. L'article X du traité par lequel le roi d'Espagne Philippe V cédait le *Peñón* aux Anglais contenait quelques clauses à propos des frontières terrestres entre Gibraltar et l'Espagne pour éviter la contre-bande, mais il demeurait très évasif à propos des eaux territoriales : seul le libre accès à l'enclave par voie maritime était garanti¹. Lors des négociations qui avaient précédé la ratification du traité, les Anglais avaient bien essayé de définir la souveraineté britannique sur terre et sur mer en traçant un rayon correspondant à une «étendue de terre de deux portées de canon», mais cette proposition qui risquait de faire précédent tout en maintenant un certain nombre d'indéterminations – on se demandait par exemple à quelle hauteur poster ledit canon – était finalement restée lettre morte. Aucune frontière de juridiction n'était précisée et la dispute dure toujours, renforcée par les incertitudes de souveraineté liées à la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne.

Par bien des aspects, le différend anglo-espagnol autour de Gibraltar porte la marque de l'époque moderne. La présence britannique dans le détroit est en effet l'héritage direct d'une pénétration commerciale et

1. Dumont, 1726-1731, t. 8, première partie, p. 395.

militaire anglaise amorcée en Méditerranée dans les dernières années du xvi   si  cle². Avec l'acquisition de Gibraltar en 1713, les Anglais disposaient d'un point d'ancrage certes fragile, mais stratégique, au carrefour des trafics atlantiques et méditerranéens. Un autre héritage symptomatique de l'époque moderne réside également dans la difficile fixation des frontières et des limites maritimes. L'article X du traité d'Utrecht, qui ne décide rien sur cette question, témoigne des hésitations de l'époque sur les critères, mais aussi sur la légitimité même du bornage des mers. Juristes, philosophes, diplomates, ont en effet intensément débattu à cette période pour savoir s'il était légitime pour les   tats de projeter sur la mer une emprise, une maîtrise, un pouvoir, permettant non seulement de s'appropriier les ressources maritimes, mais aussi de prohiber ou de taxer la navigation dans certaines zones. L'historiographie a surtout retenu la controverse fameuse entre le juriste hollandais Hugo Grotius (1583-1645) et son homologue anglais John Selden (1584-1654), dans la première moitié du xvii   siècle. Tandis que le premier, au nom du droit naturel, défendait la liberté des mers et de la navigation, le second soutenait, en prenant appui sur l'histoire et le droit des gens (la forme ancienne de ce que nous appelons aujourd'hui le « droit international »), que la mer et les océans étaient susceptibles de domination et d'appropriation. Cette controverse philosophique, juridique, politique et historique opposant partisans de la « mer libre » (*mare liberum*) et défenseurs de la « mer fermée » (*mare clausum*) n'était pas qu'une guerre de plumes érudites : elle symbolisait plus généralement la rivalité économique et militaire croissante entre l'Angleterre et les Provinces-Unies, deux puissances maritimes en pleine expansion au xvii   siècle qui s'affrontaient sur les océans pour la conquête de nouveaux marchés coloniaux, en particulier dans les océans Atlantique et Indien. De ce point de vue, la prétention de Selden à la possession de la haute mer pouvait paraître démesurée et exorbitante, tandis que les thèses plus libérales et pragmatiques de Grotius sur la liberté de la navigation semblaient s'imposer à la fin du xviii   siècle. Le grand juriste sarde Domenico Alberto Azuni (1749-1827), rédacteur de la partie maritime du code de commerce français de 1807, considérait ainsi que l'Anglais Selden avait certes défendu avec brio l'idée de la domination des mers, mais que c'était là, de toute façon, défendre une « très mauvaise cause³ ».

2. Braudel, 1990, t. 3, ch. 6 ; Rapp, 1975 ; Revel, 1990, p. 355-357.

3. Azuni, 1805, t. 1, § 7, p. 263. Sur Azuni, voir Berlinguer, 1966.

Partisan de la liberté de la navigation et d'une mer territoriale limitée «à trois milles de distance de terre», Azuni s'attachait à discréditer un à un les différents auteurs qui avaient soutenu la possibilité d'un «empire de la mer»: l'un ne «décidait rien», l'autre était «obscur», un autre encore soutenait la souveraineté maritime «par de faibles raisons et des principes bizarres⁴». Le procès semblait inéluctable: au nom du droit de commercer et de communiquer, au nom d'une mer conçue, dès l'époque des Romains, comme un «bien commun», l'empire sur les mers devait être strictement limité et circonscrit à une zone faiblement étendue depuis les côtes. Les auteurs qui prétendaient le contraire ne faisaient que défendre une thèse d'arrière-garde, destinée à disparaître et à tomber dans les oubliettes de l'histoire.

Le présent livre cherche précisément à rebrousser chemin et à revenir aux «principes bizarres» énoncés dans une centaine de textes du XVII^e siècle qui ont pris position au sujet de la souveraineté des mers et qui ont tenté de poser une question apparemment simple: comment pouvait-on dire le droit sur les mers à l'époque moderne? Effectuer ce pas en arrière me semble essentiel pour deux raisons: tout d'abord, parce que cela permet de réviser la géographie du débat moderne sur la liberté des mers, généralement cantonnée aux océans et aux empires coloniaux⁵. Mon livre se focalise, au contraire, sur la Méditerranée, à laquelle je cherche à redonner toute sa place dans la dispute globale sur le statut et la liberté des mers. J'espère de la sorte mettre en lumière les spécificités politiques et intellectuelles de la configuration historique et politique méditerranéenne, mais aussi expliquer tout à la fois les racines anciennes et les enjeux politiques et diplomatiques plus généraux du débat sur la souveraineté des mers. Par ailleurs, le pas en arrière que je tente d'effectuer offre la possibilité de restituer les enjeux d'une controverse portant sur un «droit maritime» aux multiples facettes, entendu à la fois comme la manière de s'appropriier juridiquement les espaces liquides, mais aussi d'y exercer une juridiction, autrement dit d'y *dire le droit*.

À la confluence du droit des gens et du droit commercial, la controverse du XVII^e siècle permet donc d'aborder aussi bien le droit savant que la diplomatie, l'économie politique et les manières d'organiser et de contrôler la navigation et les échanges marchands. En somme, j'essaie dans ce travail d'embrasser l'horizon intellectuel des auteurs

4. *Ibid.*, p. 252-272.

5. Pour un état de l'art récent sur cette question, voir en particulier Benton, 2010a.

de l'époque moderne pour tenter de penser et de définir les catégories qu'ils ne cessaient de discuter, de préciser et de redéfinir, à l'instar des concepts de « souveraineté » ou de « juridiction », de « domaine » ou de « propriété », d'« empire » ou de « puissance ». Le but de cette démarche est notamment de ne pas limiter les œuvres du xvii   siècle à de simples pamphlets instrumentaux au service des chancelleries et des   tats. En éprouvant la validité opératoire de certains concepts philosophiques et juridiques dans le lexique des controverses de l'époque, je considère ces derniers comme des révélateurs sémantiques des questionnements et des mutations politiques et économiques du temps⁶. Plus encore, l'enjeu est de montrer l'intrication profonde des concepts juridiques et philosophiques avec les pratiques administratives, politiques et diplomatiques qui contribuent à les façonner et à les transformer. Autrement dit, je m'efforce dans ce livre de penser en historien *avec* la philosophie et *avec* le droit, pour déployer tout l'éventail problématique des débats de l'époque et ainsi tâcher de mieux en cerner l'épaisseur intellectuelle.

L'outillage mental des juristes et des théoriciens du droit des gens du xvii   siècle obligent à ne pas limiter l'analyse à un seul type de sources ou de documents. Pour comprendre les textes de ces « républicains des lettres » à l'érudition exigeante (et partant leurs bibliothèques et leurs références), il faut aussi bien puiser dans le droit romain que dans les commentaires médiévaux des « glossateurs », dans les textes bibliques, dans les œuvres des théologiens, dans les chroniques médiévales et modernes, dans la peinture, dans la cartographie et les portulans, dans les dépêches diplomatiques, c'est-à-dire dans tout un ensemble d'actes, de recueils et de témoignages qui constituent autant de preuves et de pièces mobilisées pour revendiquer ou contester l'existence d'un domaine maritime⁷. Ces auteurs se citent, se critiquent, s'attaquent ou se louent réciproquement, qu'ils résident dans le Royaume de Naples ou

6. Sur cet enjeu « contextualiste », voir Skinner, 1989.

7. La reconstitution des cheminements intellectuels des auteurs du xvii   siècle, la recherche de leurs références et de leurs palimpsestes sont désormais considérablement facilitées par les efforts de numérisation des collections entrepris par les bibliothèques du monde entier. J'ai ainsi pu tirer profit de bouquets numériques et de bases de données extrêmement riches qui permettent non seulement la consultation des œuvres, mais ouvrent encore des perspectives nouvelles sur les croisements, les jeux de citations, les emprunts, les datations et les attributions. Je songe en particulier à Europeana.eu, à « Early English Books Online » (EEBO.Chadwyck.com), à « The Making of the Modern World » (GDC.Gale.com), à « Google Books » ainsi, bien évidemment, qu'à « Gallica » (BNF.fr).

au Danemark, en Espagne ou à Gênes, à Dijon ou à Venise, à La Haye ou à Ancône. Ils utilisent le latin ou bien un vernaculaire, l'imprimé ou le manuscrit, car la controverse de l'époque moderne – l'historiographie l'a bien montré – est polyglotte et multiforme⁸. Il convient donc, autant que possible, de restituer au mieux le contexte de production de ces sources et la portée symbolique et politique de certains véhicules linguistiques ou matériels adoptés par les auteurs. Bien qu'elle participe d'une certaine manière de la construction moderne des États, l'histoire de la controverse sur la liberté et la souveraineté des mers est, par nature, « croisée » et elle invite à ne pas borner l'analyse à un seul terrain d'étude⁹. Les auteurs du xvii^e siècle y multiplient les analogies, les références à d'autres contextes, passés et présents, les allégations à des sources de droit et à des affaires et des cas précis, usant d'une large palette de techniques juridiques éprouvées et adoptées, déjà, par les juristes médiévaux¹⁰.

En focalisant mon attention sur la mer Méditerranée, je ne cherche cependant pas à cantonner à nouveau le débat à une seule région aux dépens des autres : la Méditerranée est bien un terrain de la controverse *parmi* d'autres, aux côtés de l'océan Indien, de la mer du Nord, de l'Atlantique ou encore de la Baltique. Ce livre s'oppose ainsi à l'idée, fréquemment entretenue par les historiens et les théoriciens du droit international depuis Carl Schmitt, d'un « retard méditerranéen » en matière de droit de la mer. Dans *Terre et mer* (1942) et dans son plus célèbre *Nomos de la Terre* (1950), le juriste allemand faisait de la distinction entre terre et mer, entre un sol partagé par des États souverains et un espace maritime ouvert et désenclavé avec les navigations océaniques des xv^e et xvi^e siècles, une dimension constitutive du « droit public de l'Europe » (*ius publicum Europaeum*). Schmitt éprouvait une inclination explicite pour ce proto-droit international européocentrique, continental et interétatique : il en analysa pendant plusieurs années les soubassements et les enjeux normatifs, en même temps qu'il constatait sa dissolution inéluctable – et préjudiciable à ses yeux – au xx^e siècle. Le juriste s'appuyait constamment – de manière explicite dans *Terre et mer*, et plus implicite dans *Le Nomos de la Terre* – sur une conception historique erronée et idéologiquement orientée, qui faisait de la Méditerranée

8. De Vivo, 2002.

9. Werner et Zimmermann, 2004.

10. Napoli, 2012, p. 130-131 ; Padoa-Schioppa, 2011.

un espace juridique archa  ique (« l'âge thalassique ») auquel succédait un plus moderne «   ge océanique » dominé « par les peuples germaniques ».

Inscrire ainsi la Méditerranée dans une dispute sur la souveraineté des mers qui se joue à l'échelle globale permet, au contraire, de faire émerger un certain nombre de convergences et de simultan  it  s. On peut ainsi observer comment la controverse relative à la souveraineté vénitienne sur l'Adriatique fut débattue en Angleterre, en Espagne, au Danemark ou en Suède tout au long du xvii   siècle. Dans le même temps, il faut analyser, par exemple, la manière dont les affrontements entre Portugais et Hollandais dans l'océan Indien sont analysés et reçus par les auteurs génois, vénitien, napolitains, savoyards ou français. En cela, j'écris une histoire qui est à la fois *dans* et *de* la Méditerranée, pour reprendre la distinction proposée par les historiens Peregrine Horden et Nicholas Purcell¹¹. *Dans* la Méditerranée, tout d'abord, parce qu'elle s'inscrit dans un contexte et une problématique économiques, politiques et diplomatiques qui dépassent les strictes frontières de la mer intérieure. *De* la Méditerranée, ensuite, parce que ces débats mettent au jour des configurations particulières et des spécificités juridiques qui distinguent conceptuellement la Méditerranée des autres terrains de la controverse. Réfléchir à la souveraineté des mers en Méditerranée, c'est en effet penser avant tout la domination et le contrôle des golfes, des baies, des   les, des détroits, de Gibraltar au Bosphore... C'est penser également avec les outils du droit romain et des commentaires médiévaux qui s'y sont superposés, en évoquant des lieux, des plages, des villes, des écueils précis du bassin méditerranéen. Le régime probatoire mobilisé est donc assis sur un socle juridique ancien, une histoire longue nourrie de nombreuses strates de discussions, d'interprétations et de consultations.

L'ancienneté du débat dans la région ne signifie cependant pas que la Méditerranée soit un espace uniquement bon à mobiliser des références passées.    l'inverse, c'est bien un lieu de controverses et d'expérimentations juridiques d'une grande vitalité et complexité au xvii   et au xviii   siècle. La puissance navale ottomane, le déclin militaire des républiques maritimes italiennes telles que Gènes ou Venise, la violence des affrontements comme les menaces de peste, l'arrivée des navires ronds hollandais et anglais, la concurrence entre   tats d'Europe occidentale pour l'obtention des marchés levantins et nord-africains, la présence de nombreux corsaires qui capturent bateaux et marchandises

11. Horden et Purcell, 2000, p. 9-10.

au nom de leur religion, le commerce des esclaves et des captifs font de la Méditerranée un espace saturé de rivalités, économiques, politiques, symboliques... Historiennes et historiens de la mobilité l'ont bien montré : la Méditerranée est une *mer de papiers et de procédures*, où le contrôle des gens de passage et des marchandises, les péages maritimes, la surveillance militaire contribuent à la multiplication des pièces d'identifications, des patentes et des passeports¹². C'est dans ce contexte compliqué, bien loin d'une mer « libre » et « ouverte », on le voit, qu'il faut donc inscrire les très nombreux débats sur le statut juridique et politique des mers. Contrairement à ce qu'une histoire rapide des « grands textes » du droit des gens moderne pourrait laisser penser, nombre d'auteurs du xvii^e siècle ont réfléchi à la question de la liberté des mers en Méditerranée. J'essaie justement de montrer, dans les pages qui vont suivre, que ces débats sur les souverainetés et les domaines maritimes ne sont pas propres à l'Europe occidentale et qu'ils trouvent aussi de nombreuses résonances dans l'Empire ottoman et dans ses provinces de Tunis, d'Alger et de Tripoli.

Le tableau des rivalités pour la domination des mers en Méditerranée témoigne, plus profondément, d'un effort de « territorialisation » maritime à l'époque moderne. Les disputes sur la liberté de la navigation mettent en effet au jour un maillage étroit de juridictions en Méditerranée ; un maillage enchevêtré, tissé par la politique, la diplomatie, le droit et le commerce, par les traités de paix et les péages maritimes, par les inspections en mer ou les infrastructures sanitaires (quarantaines, lazarets, etc.). Or les manières de dire le droit, d'exercer – ou plutôt de tenter d'exercer – une juridiction sur les mers varient nécessairement en fonction des forces, des tailles et des situations des différentes puissances qui bordent la Méditerranée. Ce livre est aussi l'histoire d'une concomitance. Car, en même temps que s'affirme et se précise la notion d'« eaux territoriales » au xvii^e siècle, les modernes élaborent parallèlement la solution juridictionnelle dite du « port franc », c'est-à-dire la création d'une escale très faiblement taxée destinée à attirer les marchands et les marins étrangers, et à capter les trafics maritimes. La zone franche de Gibraltar, qui place de nos jours le « Rocher » au centre de commerces plus ou moins licites, est bien la lointaine descendante de ces « ports francs » méditerranéens qui ont fleuri du xvi^e au xviii^e siècle. Dans ce

12. Moatti, 2004 ; Moatti et Kaiser, 2007 ; Moatti, Kaiser et Pébarthe, 2009 ; Heyberger et Verdeil, 2009.

livre, je cherche précisément à montrer que « souveraineté des mers » et « ports francs » sont deux solutions possibles apportées à une même question : le port franc trace en effet des frontières et des limites fiscales qui ont précisément pour but d'accroître un pouvoir de *juridiction*, un pouvoir de dire le droit sur la mer, sur la navigation et sur le commerce.

Dans un compte rendu sur la synthèse influente d'Eli Heckscher consacrée au « mercantilisme », Marc Bloch exhortait justement l'économiste suédois à se pencher davantage sur les petits et moyens   tats italiens afin de mieux cerner les contours d'un phénomène – le mercantilisme – que l'historien français définissait essentiellement comme un «   tat d'esprit », à savoir comme « une puissante tentative pour agir sur l'  conomie¹³ ». Quand il n'est pas réduit à un corps fixe et arbitraire de doctrines, le concept de mercantilisme peut en effet s'avérer un outil d'analyse précieux pour étudier le lien profond qui unit à l'époque moderne domination et franchise, protection et liberté, souveraineté et commerce¹⁴. Il ne s'agit pas d'en faire l'une des clés d'interprétation rétroactive d'une inéluctable transition vers le capitalisme, mais plutôt un révélateur efficace des tensions constitutives des économies et des politiques de l'époque moderne. Comme l'a défendu avec conviction l'historien du droit espagnol Bartolomé Clavero, l'Ancien Régime présente constamment un « visage double et contradictoire, seigneurial et mercantile, religieux et la  c, social et politique » ; en somme, un visage à la fois « capitaliste et féodal », qui invite à complexifier les généalogies souvent trop linéaires de l'économie politique¹⁵. Les ports francs méditerranéens, dans lesquels abordent des marins et des marchands d'origines et de religions diverses, permettent ainsi de réfléchir au volet proprement économique d'une raison d'état qui constitue bel et bien la racine fondamentale de ce que l'on désigne communément par « mercantilisme ».

On l'aura compris, ce livre s'articule principalement autour du concept de *juridiction*, un concept matriciel de la culture politique et juridique d'Ancien Régime. J'essaie de le suivre dans différents champs, dans différents espaces discursifs qui communiquent plus ou moins directement, des bancs des universités aux quais des ports, des chancelleries politiques aux bureaux des douanes, des comptoirs marchands aux

13. Bloch, 1934, p. 160-161 (   propos d'Heckscher, 1955).

14. Rothschild, 2004 ; Benton, 2010a ; Benton et Clulow, 2015.

15. Clavero, 1996, p. 28 et 37.

cabinets des secrétaires d'ambassade. Pour cela, il nous faudra voyager dans différents bassins de la Méditerranée : dans le golfe de Venise, en mer Ligure, dans le golfe du Lion, puis dans les mers ottomanes du Levant et du Maghreb, ou encore dans l'archipel des Cyclades. De cette prise de vue effectuée à différentes échelles ressort le portrait heurté et morcelé d'une *mer jalousée*, d'une Méditerranée où des pouvoirs concurrents expérimentent différentes méthodes pour tracer des juridictions en mer et revendiquer leur souveraineté.



FIGURE 1 – Guiliam Van Haecht, *Art Cabinet with Anthony van Dyck's «Mystic Marriage of St Catherine»* (détail), 1630, huile sur toile, 73 x 104 cm, Édimbourg, National Scottish Gallery.

Chapitre 1

Les armes théoriques de la « bataille des livres »

Ils sont à droite du tableau, au premier plan d'une galerie flamande du début du xvii^e siècle où s'accumulent peintures, sculptures et objets d'arts. Penchés sur un globe terrestre, ou plus exactement sur ce « globe terraqué », formé de terre et d'eau, quatre hommes débattent qui font penser aux Rois mages autour de l'Enfant Jésus – après la découverte de l'Amérique, on ajoute parfois un quatrième Roi mage pour figurer toutes les parties du monde. Dans le tableau de l'Anversois Van Haecht, le plus âgé des hommes manie le compas, tandis que l'astrolabe, le sextant et la règle à leurs pieds le confirment : nous avons bien affaire à des géographes. Le motif n'est pas nouveau chez Van Haecht. Dans un tableau précédent qui représente la formidable collection de Cornelius Van der Geest, six hommes, toujours placés à la droite de la galerie peinte, discutent des mesures de la Terre avec le même type d'instruments. Ils sont habillés à la mode des années 1620, alors que nos quatre géographes viennent d'une autre époque. Tentons une rencontre au sommet : l'antique Ptolémée tient le compas, le Maure enturbanné Al-Idrissi embrasse au xii^e siècle la sphéricité du monde pendant que le Flamand Mercator, le doigt pointé, projette la mesure du globe au xvi^e. Le quatrième homme est difficilement identifiable mais il s'agit, selon toute vraisemblance, d'un contemporain attentif et curieux disposé à tirer parti des calculs de ses aînés. Symbolisé à l'arrière-plan par la petite horloge, le calcul exact des longitudes et du temps en mer constitue l'un des principaux défis mathématiques et techniques du temps, qui intéressent aussi bien les savants et les artistes, les inventeurs et les cartographes, que les marins et les souverains.

Avec les voyages au long cours des navigateurs européens engagés sur les routes océaniques, la mesure de la Terre se précise peu à peu aux xvi^e et xvii^e siècles. À l'image des quatre géographes, les juristes

et les diplomates se penchent eux aussi sur le globe terrestre et réfléchissent au statut politique et légal des terres et des mers du globe :    qui appartiennent les océans ? Peut-on légitimement s'approprier des espaces liquides et par quels moyens ? Est-il d'ailleurs même techniquement, physiquement possible de tracer des limites en mer ? Comme dans la peinture de Van Haecht, les savoirs et les catégories que les juristes utilisent pour poser ces questions puisent dans une très longue histoire façonnée tout autant par les écrits des jurisconsultes romains que par les gloses et les commentaires m  di  vau  s, ou encore par les traités théologico-juridiques du xvi   siècle qui accompagnent la conquête espagnole des Amériques. Un peu à la manière de Van Haecht avec ses géographes, ce chapitre propose de rassembler autour d'un même problème la panoplie théorique et juridique des auteurs du xvii   siècle engagés dans la controverse sur la liberté et le statut des mers. Leur compas est la « propriété », leur sextant la « possession », leur astrolabe « l'empire ». Par la suite, la notion de juridiction leur sert de boussole, contribuant de manière décisive à poser et à repenser les termes d'un débat juridique et politique à l'échelle du globe, depuis le détroit de Malacca jusqu'à la mer du Nord,    Gibraltar et au Bosphore.

*

Dans un essai publié en 1901, le juriste belge Ernest Nys emprunte implicitement à Jonathan Swift l'expression de « bataille de livres » pour qualifier le foisonnement des textes juridiques et doctrinaux consacrés aux débats sur la liberté des mers dans la première moitié du xvii   si  cle¹. Nys se réfère surtout, dans son article, aux œuvres du Hollandais Hugo Grotius, mais aussi à celles de l'  cossais William Welwod, du Portugais Seraphim de Freitas ou de l'Anglais John Selden, pour montrer comment le litige qui oppose au départ Néerlandais et Ibériques sur la navigation aux Indes orientales prend rapidement la forme d'une controverse anglo-néerlandaise qui répond à l'évolution du contexte politique, commercial et militaire du début du xvii   si  cle². Dans le chapitre du *Nomos de la Terre* qu'il consacre à la liberté des mers, Carl Schmitt va jusqu'à transformer cette « bataille » en « guerre des livres de cent ans »

1. Nys, 1901 ; pour un aperçu efficace de cette bataille par le même auteur, voir Nys, 1894.

2. Welwod, 1613 et 1615 ; Freitas, 1625 ; Selden, 1635.

([*feinen*] *hundertjährige[n] Bücherkrieg*) déclenchée par la publication de l'édition lyonnaise des *Relectiones de Indis et de jure belli* de Vitoria, en 1557, et conclue avec les traités d'Utrecht en 1713³.

Ces débats doctrinaux par livres interposés ont en effet soulevé des questions politico-diplomatiques et juridiques de premier ordre au xvii^e siècle, contribuant à façonner des définitions concurrentes d'« empire », de « souveraineté », de « juridiction », d'« occupation », de « possession », ou encore de « propriété », autant de concepts mobilisés et disputés pour répondre au choc considérable produit par la découverte de nouvelles routes maritimes aux xv^e et xvi^e siècles, et par les bulles et les traités de partage des océans⁴. La « bataille des livres » pose de manière explicite la question de la *souveraineté* sur de vastes espaces liquides et, conjointement, celle de la *juridiction* que les puissances européennes rivales peuvent exercer sur les routes océaniques, au carrefour du droit des gens, du droit de la mer et du droit commercial. La parution anonyme du *Mare liberum* en 1609 constitue, de ce point de vue, un jalon crucial dans le débat sur le droit et la liberté de circulation sur les mers et les océans, à l'heure de nouvelles formes de concurrence des différentes puissances européennes à l'échelle du globe⁵. Ce court plaidoyer hollandais pour la liberté de navigation est en réalité extrait, presque mot pour mot, du douzième chapitre d'une longue consultation historico-juridique, le *De rebus Indicis* (« sur la question des Indes »), que l'on connaît mieux aujourd'hui sous le titre *De jure praedae commentarius* (« commentaire sur le droit de prise »). Cette somme est commandée à un avocat brillant et prometteur, Hugo Grotius, par les actionnaires de la jeune Compagnie néerlandaise des Indes orientales (*Vereenigde*

3. Schmitt, 2008, p. 178-180. Sur ces questions, déjà en partie traitées dans *Terre et mer*, Schmitt s'appuie grandement sur Gidel, 1932-1934. Sur les « ambiguïtés productives » de Schmitt à propos du droit international, voir Kervégan, 2011, p. 42-51 et 228-236. Plus précisément, sur les questions d'ordres spatiaux terrestre et maritime, voir Legg, 2011 ; Ruschi, 2012.

4. Schmitt, 2008, p. 90-91.

5. Grotius, 1609 ; pour une édition moderne, fondée sur la traduction anglaise d'époque de Richard Hakluyt, qui ajoute les critiques de Welwod et la réponse de Grotius, voir Grotius, 2004. On peut aussi se reporter à deux traductions françaises : Grotius, 1703, t. 3, p. 421-486 ; Grotius, 1845. Le fac-similé Grotius, 1990, correspond à la traduction de Guichon de Grandpont extraite des *Annales maritimes et coloniales* et non, comme il est indiqué par erreur à plusieurs reprises dans le livre, à celle de Courtin. Notons également une édition récente en anglais : Grotius, 2009. Pour un résumé synthétique des grandes lignes du *Mare liberum*, voir Feenstra, 1985. Pour une biographie de Grotius, voir Nellen, 2015.

Oost-Indische Compagnie, VOC), fondée en 1602 pour accompagner l'expansion commerciale des Provinces-Unies dans l'océan Indien. Achevée à l'automne 1606 et rest  e à l'état de manuscrit jusqu'au XIX  e siècle, le *De jure praedae* est à l'origine destinée à défendre la capture, survenue trois ans plus tôt dans le détroit de Singapour, d'une caraque portugaise, la *Santa Catarina*, par les navires du capitaine d'Amsterdam Jacob Van Heemskerck⁶.    l'image des travaux de Martine Van Ittersum et de Peter Borschberg, l'historiographie récente s'est abondamment penchée sur ces œuvres du jeune Grotius, en les considérant, dans une perspective globale, comme les instruments juridiques de l'expansion maritime et de la domination coloniale hollandaises⁷.

La postérité du *Mare liberum* tient en effet pour beaucoup au caractère particulièrement vif et brûlant du débat sur la liberté des mers au début du XVII  e siècle, autrement dit à une période qui voit les expéditions anglaises et hollandaises dans l'Atlantique et dans l'océan Indien remettre *de facto* en cause la logique de monopole que les Espagnols et les Portugais avaient tentée d'instaurer au siècle pr  c  dent⁸. Avec la parution anonyme du *Mare liberum*, les   tats généraux de Hollande et les directeurs de la VOC – en l'occurrence la chambre de Zélande qui commissionne la publication de l'ouvrage – veulent influencer les négociations conduites depuis 1607 entre les Provinces-Unies et le roi d'Espagne, qui, depuis l'union dynastique de 1580, est également roi du Portugal et de son empire asiatique : pour la première fois depuis le début de la révolte des Pays-Bas en 1568, une tr  ve se dessine. S'il n'est pas question de publier l'intégralité du *De jure praedae commentarius*, qui froisserait inutilement les Ibériques au moment des négociations, le *Mare liberum* vise précisément, au nom de principes universels,    empêcher la dissolution de la VOC souhaitée par les Ib  riques⁹. Or, au moment où le

6. Voir l'édition récente Grotius, 2006.

7. Van Ittersum, 2006 ; Van Ittersum, 2010 ; Wilson, 2008 ; Blom, 2009 ; Borschberg, 2011 ; Benton, 2010a, p. 131-141. Voir également deux numéros monographiques de la revue *Grotiana*, l'un consacré au *De jure praedae* (vol. 26-28, 2005-2007) et l'autre au *Mare liberum* (vol. 30, 2009). On peut également se reporter utilement à Anand, 1981 ; Schmidt, 2001. Sur le rôle des prises maritimes dans la construction économique et impériale de la VOC, voir Borschberg, 2013.

8. Sur la longue durée des contestations diplomatiques françaises et anglaises des monopoles ibériques sur les océans, voir Fahl, 1969 ; Hoffman, 1973.

9. Van Ittersum, 2006, p. 283-358 ; Van Ittersum, 2005-2007, p. 246-280. Sur le rôle de la puissance maritime des Provinces-Unies dans leur affirmation politique et diplomatique en Europe, voir Sicking, 2015.



RÉALISATION : PAO ÉDITIONS DU SEUIL
IMPRESSION : NORMANDIE ROTO IMPRESSION S.A.S. À LONRAI
DÉPÔT LÉGAL : AVRIL 2019. N° 137936 (00000)
IMPRIMÉ EN FRANCE