



# iesd

Institut d'études  
de stratégie et  
de défense

Faculté de droit  
Université Jean Moulin - Lyon III

AVRIL 2020

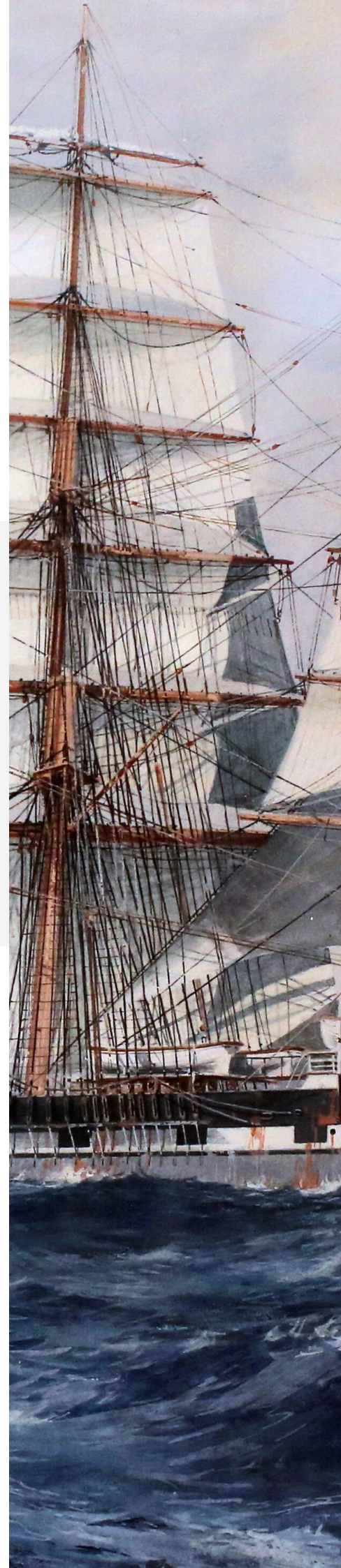
## Économie des flux maritimes, économie des forces navales

Réflexions sur la notion d'adresse  
spatiale dans la stratégie  
thalassocratique britannique

Olivier Zajec

NOTE DE RECHERCHE

Pensée stratégique



Photographie : Jack Spurling. 1870-1933. Londres, Clipper ship "Harbinger". Hambourg. Musée  
International de la Marine.  
© Jean-Louis Mazière

## A propos de l'IESD

L'**Institut d'études de stratégie et de défense (IESD)** est une structure de recherche universitaire créée en 2018 et spécialisée dans le champ des études stratégiques. Soutenu par l'Université de Lyon (UdL), l'IESD appartient à la **faculté de droit de l'université Jean Moulin – Lyon III**. L'institut accueille une équipe multidisciplinaire de chercheurs lyonnais et extérieurs (droit, science politique, gestion, économie, sociologie, histoire), et fédère autour d'elle un réseau d'experts, de chercheurs, de doctorants et d'étudiants spécialisés dans l'étude des interactions conflictuelles contemporaines.

L'IESD est actuellement partie prenante de la candidature à la **labellisation « Centres nationaux d'excellence défense » de la DGRIS** (Ministère des armées), dans le cadre d'un programme de recherche intitulé « *L'interconnexion des fonctions stratégiques hautes (puissance aérienne, espace, nucléaire, défense anti-missiles) : conséquences politiques et opérationnelles des couplages capacitaires de haute intensité dans les espaces homogènes et les Contested Commons* ».

Directeur de l'IESD : **Olivier Zajec** ; maître de conférences en science politique, faculté de droit, Université Jean Moulin-Lyon 3 (Université de Lyon)

Site web : <https://iesd.univ-lyon3.fr/>

Contact : [iesd.contact@gmail.com](mailto:iesd.contact@gmail.com)

IESD – Faculté de droit  
Université Jean Moulin – Lyon III  
1C avenue des Frères Lumière – CS 78242  
69372 LYON CEDEX 08

**Olivier Zajec, « Économie des flux maritimes, économie des forces navales : réflexions sur la notion d'adresse spatiale dans la stratégie thalassocratique britannique », Note de recherche de l'IESD, coll. « Pensée stratégique », n°3, avril 2020.**

### Résumé

Étudiant l'apogée de la puissance impériale anglaise de 1830 à 1940, l'historien John Darwin juge que « [si] les Britanniques furent capables de construire un empire mondial, [c'est] parce qu'ils surent exploiter les opportunités de la connectivité globale plus complètement que leurs rivaux ». Que l'on considère l'Empire sous l'aspect de ses « branchements » politico-économiques ou de sa « maintenance » sécuritaire, peut-on dire que cette double dimension de « connectivité globale » a été pensée par les Britanniques de manière simultanée ? En d'autres termes, peut-on établir qu'un même schéma, cohérent et unitaire, gouverne d'un seul tenant l'économie des flux commerciaux qui irriguent l'Empire, et l'économie des forces navales qui garantissent la sécurité et la persistance de ces mêmes flux ? Cette note de recherche suggère que du début du XVIIIe à la fin du XIXe siècle, les bâtisseurs de la construction thalassocratique britannique, inspirés par une vision du monde utilitariste au triple sens philosophique, économique et stratégique, ont effectivement procédé à des arbitrages géostratégiques quasi-constants, permettant le fonctionnement, la protection et l'entretien efficaces du réseau impérial britannique, en faisant montre de ce que l'on pourrait appeler une « adresse spatiale » spécifique.

### Abstract

Studying the heyday of English imperial power from 1830 to 1940, John Darwin judges that "[if] the British were able to build a world empire, [it] is because they were able to exploit the opportunities of global connectivity more completely than their rivals" Whether we consider the Empire in terms of its politico-economic "connections" or its military "maintenance", can we say that this double dimension of "global connectivity" was thought by the British simultaneously? In other words, can we establish that a same coherent and unitary scheme governs the economy of the trade flows which irrigate the Empire, and the economy of the naval forces which guarantee the persistence of these same flows? This research note suggests that from the beginning of the 18th century to the end of the 19th century, the builders of the British thalassocratic construction, inspired by a utilitarian worldview with a triple philosophical, economic and strategic sense, effectively carried out constant geostrategic arbitrations, allowing the efficient operation, protection and maintenance of the British imperial network, thus demonstrating what one might label as a specific "adresse spatiale" (spatial optimum).

### A propos de l'auteur

**Olivier Zajec** est maître de conférences en science politique à la faculté de droit de l'Université Jean Moulin - Lyon III (Université de Lyon, UdL). Agrégé et docteur en Histoire des relations internationales (Paris-IV Sorbonne), diplômé de l'École Spéciale Militaire de Saint Cyr et de Sciences-Po Paris, il est le directeur de l'Institut d'Etudes de Stratégie et de Défense, l'IESD. Ses recherches portent en particulier sur l'ontologie de la théorie réaliste des relations internationales aux XX<sup>e</sup> et XXI<sup>e</sup> siècles, les politiques de défense et de sécurité dans les relations internationales, la théorie stratégique et les méthodes d'approche socio-spatiales en science politique.

[olivier.zajec@univ-lyon3.fr](mailto:olivier.zajec@univ-lyon3.fr)

*Les opinions exprimées dans les publications de l'IESD n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.*

## ***Table des matières***

Économie des flux maritimes, économie des forces navales : réflexions sur la notion d'adresse spatiale dans la stratégie thalassocratique britannique.....	5
L'utilitarisme et l'impérialisme britannique : la structuration philosophique.....	7
L'Empire britannique en tant que réseau .....	7
L'utilitarisme anglais et son rapport à l'extension impériale.....	9
La géostratégie navale et maritime britannique aux XIXe et XXe siècles : précisions sur les contours évolutifs d'une adresse spatiale utilitariste.....	12
La cohérence de la stratégie impériale : une modélisation synthétique.....	13
Le Sea Control impérial : une économie stratégique adaptée.....	17
Un réajustement de la structure spatiale des flux : l'affaiblissement de l'adresse spatiale britannique au tournant du XX <sup>e</sup> siècle.....	19
Apogée et déclin de l'optimum spatial anglo-impérial.....	19
Une Royal Navy forcée à réadapter son économie des forces.....	21
Conclusion .....	23
Bibliographie .....	24

## Économie des flux maritimes, économie des forces navales : réflexions sur la notion d'adresse spatiale dans la stratégie thalassocratique britannique

Like other amphibious animals we must come occasionally on shore: but the water is more properly our element, and in it (...) we find our greatest security, so we exert our greatest force.

Bolingbroke, *The Idea of a Patriot King*<sup>1</sup>

À compter du deuxième XVIII<sup>e</sup> siècle, ayant achevé l'unification des îles britanniques et renoncé à ses colonies américaines, l'État anglais se projette à l'échelle du monde *via* le contrôle naval de routes océaniques transcontinentales soigneusement sélectionnées et articulées<sup>2</sup>. Appuyé sur la domination sans partage de l'élément maritime, le « second Empire » britannique (V. Harlow<sup>3</sup>), passant d'un capitalisme mercantile à un capitalisme industriel<sup>4</sup>, devient le plus puissant du monde. Étudiant l'apogée de cette construction spatiale, de 1830 à 1940, l'historien John Darwin juge que « [si] les Britanniques furent capables de construire un empire mondial, [c'est] parce qu'ils surent exploiter les opportunités de la connectivité globale plus complètement que leurs rivaux »<sup>5</sup>. Tout empire, estime Edward Saïd, est d'abord un

« projet géographique »<sup>6</sup>. De fait, la combinatoire spatiale des points d'appui et des lignes de communication de l'Empire s'est révélée particulièrement efficace. Pour autant, le concept de « connectivité » utilisé par Darwin ouvre sur de nombreux questionnements. Pour être pleinement opératoire, il dépend en effet de deux fonctionnalités : l'établissement de chaque connexion, d'une part, et la garantie d'une persistance du réseau ainsi formé, d'autre part. D'où une question : « branchements » politico-économiques et « maintenance » sécuritaire, ce double aspect de la « connectivité globale » a-t-il été pensé par les Britanniques de manière simultanée ? En d'autres termes, peut-on établir qu'un même schéma, cohérent et unitaire, gouverne d'un seul tenant l'économie des flux commerciaux qui irriguent l'Empire, et l'économie des forces navales qui garantissent la sécurité et la persistance de ces mêmes flux ? La problématique est d'autant plus délicate que l'empire britannique s'est formé par poussées successives, et non en quelques décennies, et que les réorientations stratégiques n'ont pas manqué à la politique étrangère de Londres. Ainsi, d'après Ronald Robinson et John Gallagher, ce sont les circonstances politiques internationales sur chaque théâtre colonial, et non une pensée formalisée à Londres selon une grande stratégie centralisée, qui ont mené les Britanniques à accumuler les possessions territoriales tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> Henry St John, vicomte Bolingbroke, *The Idea of a Patriot King* (1749), cité par Paul Kennedy, *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, London, Penguin, 2001, p. 4.

<sup>2</sup> Cette note de recherche est la version augmentée et revue d'un chapitre d'ouvrage collectif initialement paru en 2018 dans un ouvrage collectif dirigé par le Pr. Jean Baechler, de l'Institut. Nous remercions ce dernier pour avoir bien voulu que ce travail initial soit repris sous une forme approfondie, élargie et définitive dans le cadre des notes de l'IESD, de manière à augmenter sa diffusion auprès des chercheurs.

<sup>3</sup> Vincent Harlow, *The Founding of the Second British Empire, 1763-1793*, t. 1: Discovery and Revolution, Oxford, Longman, 1952.

<sup>4</sup> Immanuel Wallerstein, *The Modern World System, Mercantilism and the Consolidation of the European*

*World Economy, 1600-1750*, vol. 2, New York, Academic Press, 1980.

<sup>5</sup> Andrew Roberts, compte rendu de John Darwin, *Unfinished Empire. The Global Expansion of Britain*, London, Allen Lane, dans *The Telegraph*, octobre 2012. <http://www.telegraph.co.uk/culture/books/historybookreviews/9573629/Unfinished-Empire-by-John-Darwin-review.html>

<sup>6</sup> Edward Saïd, *Orientalism. Western Conceptions of the Orient*. Londres, Penguin Book, 1978, cité dans Hélène Blais, « Coloniser l'espace : territoires, identités, spatialité », *Genèses*, 2009, vol. 1, n° 74, p. 146.

<sup>7</sup> Ronald Robinson et John Gallagher, « The Imperialism of Free Trade », *The Economic History Review*, vol. 6, n° 1, 1953, p 1-15.

Le questionnement qui vient d'être évoqué nécessite de préciser la méthodologie employée pour l'approcher, et en particulier l'usage du mot *économie* qui sera fait dans le présent article. Ce vocable renvoie directement à la science économique au sens propre, celle qui a pour objet « *la production, la consommation et l'échange des biens et services rares*<sup>8</sup> ». On peut néanmoins noter que le mot *économie* ouvre aussi sur des acceptions décentrées de la seule gestion des richesses, c'est-à-dire plus directement ou prioritairement ordonnées au cadre politique et social. Cette subordination de l'économie par rapport à la politique est patente dans les « études stratégiques », partie des relations internationales, elles-mêmes sous-champ majeur des sciences politiques. On trouve en effet en leur sein la notion – peu usitée il est vrai – d'*économie stratégique*, laquelle renvoie à la manière qu'a un État d'utiliser à l'optimum les facteurs de puissance à sa disposition pour défendre ses intérêts, en particulier par la préparation ou l'usage de la force. L'économie stratégique, au sens d'une *praxis* des factorisations de puissance en ambiance conflictuelle, gouverne ainsi l'un des principes de la guerre les plus connus, l'économie des forces (ou des moyens), telle qu'elle se trouve par exemple définie dans les travaux théoriques de Ferdinand Foch<sup>9</sup>. De manière assez éclairante, la doctrine militaire française contemporaine donne deux sens complémentaires à l'économie des forces. Le premier est celui de la proportion : il s'agit, en l'appliquant, d'« *obtenir la décision au moindre coût humain, matériel et financier, dans des délais acceptables et en n'affectant à l'action que les forces nécessaires à l'atteinte de l'objectif. Ceci n'exclut pas de marquer des efforts ponctuels (recherche d'un rapport de forces plus favorable, d'une décision plus rapide, d'un effet d'intimidation, etc.)* ». Le deuxième sens est celui du rendement : « *agencer et employer les moyens d'action de façon à en obtenir le meilleur rendement. Cela permet, en outre, de mieux maîtriser l'emploi de la force, en proportionnant celle-ci à la situation et à l'enjeu* »<sup>10</sup>.

Dans le cadre méthodologique que nous utiliserons à l'appui de la présente analyse, nous nous appuierons précisément sur les implications de cette notion d'économie stratégique (celle des forces et des moyens), pour la croiser avec un deuxième ensemble de modèles théoriques, ceux que nous fournit le champ de l'économie *géographique*, elle-même hybride d'économie et de géopolitique, illustrée entre autres par les travaux de Paul Krugman<sup>11</sup>. Le recours au premier champ nous permettra en effet de définir les variables de *proportion* et de *rendement* dans l'élaboration de la stratégie militaire qui retient notre attention (en l'occurrence celle des modes d'action de la stratégie *navale* britannique). Le deuxième champ nous permettra quant à lui de mieux préciser l'« adresse spatiale » manifestée par une stratégie *maritime* gouvernée par le concept d'utilitarisme économique et philosophique.

Le cadre hypothétique et méthodologique de cette étude précisé, nous aborderons notre problématique en trois parties principales. La première sera consacrée à la structuration philosophique utilitariste de l'impérialisme britannique : nous nous demanderons quels sont ses auteurs de référence, et la manière dont son influence sur la construction impériale britannique peut être mesurée et interprétée en termes spatiaux. La seconde partie tentera de brosser les contours de la géostratégie navale et maritime qui a pu en découler, et la raison pour laquelle nous pouvons parler à son propos d'« adresse spatiale utilitariste ». Nous commenterons dans une troisième partie les circonstances de la perte relative de cette même adresse spatiale au tournant des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles. En conclusion, nous commenterons, sans la valider empiriquement pour le moment, la cohérence de notre hypothèse de départ, celle d'une correspondance forte entre l'économie des flux maritimes et l'économie des forces navales, au travers d'une gestion raisonnée et consciente de la « connectivité globale » propre à la thalassocratie britannique.

<sup>8</sup> Jean Fourastié, *Pourquoi nous travaillons*, Paris, Presses universitaires de France, 1959.

<sup>9</sup> Ferdinand Foch, *Des Principes de la Guerre* [1903], Paris, Economica, 2008.

<sup>10</sup> CICDE, *Méthode de planification de niveau opératif*, Publication interarmées, CIA 01-1 (A), 2013.

<sup>11</sup> Paul Krugman, « Increasing Returns and Economic Geography », *Journal of Political Economy*, vol. 99, n° 3, 1991, p. 483- 499.

## ***L'utilitarisme et l'impérialisme britannique : la structuration philosophique***

### **L'Empire britannique en tant que réseau**

Il existe deux grandes interprétations historiques de l'extension impériale britannique. D'une part celle qui, à la suite d'Adam Smith, met en avant l'initiative individuelle, la division du travail et le libre-échange comme bases de la croissance puis de la puissance impériale anglaise. D'autre part celle qui postule, à l'inverse, que ce succès économique est surtout la résultante de politiques de puissance mercantilistes et impérialistes, fermement conduites à l'aide de la *Royal Navy*, jusqu'à ce que le contrôle naval exercé par Londres à l'échelle globale fût devenu suffisamment solide pour permettre à l'Angleterre de se faire, sans risque, le champion du libre-échange et de l'ouverture des marchés extérieurs (l'achèvement de ce processus menant à « l'impérialisme du libre-échange<sup>12</sup> » étant situé entre 1820 et 1846, date de l'abolition des *Corn Laws*). Nous penchons personnellement pour la deuxième de ces interprétations, ainsi que nous l'avons déjà exprimé dans un ouvrage précédent<sup>13</sup>. L'interaction est permanente entre puissance et prospérité (Findlay et O'Rourke, 2007)<sup>14</sup>, mais la prépondérance factorielle est dévolue à la puissance : *Trade follows the flag*. François Crouzet, dans ses études consacrées à la

« seconde guerre de Cent ans » de 1689 à 1815, évoque « *un combat mondial entre la France et la Grande-Bretagne pour la suprématie commerciale et impériale.* » Selon lui,

« On a discuté pour savoir si le but essentiel des politiques mercantilistes était de renforcer la puissance militaire de l'État ou bien si les mercantilistes considéraient que la richesse et la puissance étaient des objectifs complémentaires de la politique de l'État et se renforçaient l'une l'autre. Mais ce qui compte, c'est l'accent sur la puissance, en particulier sur la puissance navale, dans la variante proprement anglaise du mercantilisme. (...) toute menace contre le commerce de la Grande-Bretagne est perçue comme menace contre sa suprématie maritime, et donc contre sa sécurité nationale<sup>15</sup>. »

D'où une géostratégie maritime qui impose d'attaquer sans relâche les possessions des concurrents, hollandais puis français. François Crouzet cite l'historien Patrick K. O'Brien : « *Au début, il y avait la Royal Navy* »<sup>16</sup>, qui suggère que la Révolution industrielle britannique a bien dépendu d'un facteur initial politique, et qui le conduit à qualifier la monarchie britannique de « fiscal-naval state »<sup>17</sup>. Quoi qu'il en soit, sur ce même point, l'analyse classique de Jacob Viner est sans doute la plus éclairante : dans l'histoire de la constitution de l'Empire britannique, comme d'ailleurs dans celle de l'Empire américain qui lui succèdera au niveau global, le commerce et la force marchent selon lui « *main dans la main* »<sup>18</sup>. Cette image simple mais

<sup>12</sup> Bernard Semmel, *The Rise of Free Trade Imperialism: Classical Political Economy the Empire of Free Trade and Imperialism 1750-1850*, Cambridge, Cambridge University Press, 1970.

<sup>13</sup> Nous nous permettons de renvoyer à O. Zajec, *Introduction à l'analyse géopolitique*, Paris, Le Rocher, 2016, p. 207.

<sup>14</sup> Cf. Findlay and O'Rourke, *Power and Plenty: Trade, War, and the World Economy in the Second Millennium*, Princeton, Princeton University Press, 2007.

<sup>15</sup> Pour les trois citations, voir François Crouzet, *La guerre économique franco-anglaise au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Fayard, 2008, p. 8-9.

<sup>16</sup> *Ibid.*, p. 387.

<sup>17</sup> Patrick O'Brien, « Fiscal exceptionalism: Great Britain and its European rivals. From Civil War to triumph at Trafalgar and Waterloo », dans Donald Winch et P.K. O'Brien (dir.), *The political economy of British historical experience, 1688-1914*, Oxford, Oxford University Press/British Academy, 2002.

<sup>18</sup> Jacob Viner, « Power versus Plenty as Objectives in Foreign Policy in the Seventeenth Century », *World Politics*, vol. I, p. 319-61. Pour une excellente comparaison entre les logiques impériales britannique et américaine envisagées du point de vue spatial, voir Julian Go, *Patterns of Empire: The British and American Empires, 1688 to the Present*, New York, Cambridge University Press, 2011, en particulier les pages 60 à 66, qui montrent de manière convaincante que l'empire américain a bien suivi les traces, le modèle et les fondamentaux inau-



expressive gouvernera notre approche du schéma d'ensemble de l'impérialisme naval et maritime britannique, que celui-ci soit considéré durant sa phase d'innovation et d'expansion, ou durant celle de sa crise et de sa déconstruction, qui prend place après 1914<sup>19</sup>.

Le point suivant est de caractériser les articulations physiques de ce schéma. Le courant de la « nouvelle histoire impériale », marqué par les théories post-coloniales au tournant des années 1980, a proposé de considérer l'Empire britannique, tout au long de son processus de constitution, comme un ensemble de « circuits » et de « réseaux »<sup>20</sup>. Selon cette analyse, cette forme réticulée de domination formerait une toile complexe englobant progressivement, aussi bien « l'Empire formel », celui des colonies et des dominions, que l'Empire dit « informel » regroupant quant à lui des acteurs théoriquement indépendants, mais subissant dans les faits l'influence politico-économique britannique (à l'instar des États d'Amérique latine, de la Chine ou de la Perse, à des périodes différentes). S'inscrivant dans ce schéma réticulé tout en l'adaptant, certains auteurs comme David K. Fieldhouse ont insisté sur la distinction selon eux fondamentale à opérer entre le cœur métropolitain et les périphéries impériales diversement administrées. Pour Fieldhouse, ces « interactions » centre-périphéries, en tant qu'elles affectent profondément « *la nature de l'économie, les schémas de la politique étrangère, et même les caractéristiques des forces armées*<sup>21</sup> », doivent être

regardées comme une clé de lecture incontournable du fonctionnement d'ensemble de l'empire. Remarquant que cette vision tend à disjoindre les deux espaces, John Darwin « comble la brèche<sup>22</sup> » en proposant le concept de « têtes de pont » (*bridgeheads*), lesquelles, des présences proconsulaires aux représentations commerciales isolées, constitueraient le vrai pivot d'explication et de fonctionnement du réseau impérial global liant centre et périphéries.

Quoi qu'il en soit de la valeur respective des théories de Fieldhouse (qui fait la part belle à l'action de la métropole) ou de celles de ses critiques insistant sur l'importance *per se* de la diversité réticulaire impériale, il n'en reste pas moins que le réseau de l'Empire repose bien sur les relations entre un centre créateur originel et des périphéries plus ou moins autonomes dans leur rayonnement, comme le montrent les travaux de Lester sur la notion de « réseau impérial »<sup>23</sup>. Ce qui retient néanmoins notre attention, en l'espèce, c'est que ce réseau n'a effectivement « tenu » durant deux siècles que grâce à la prépondérance maritime de la Royal Navy<sup>24</sup>. Et ceci, d'un double point de vue fonctionnel : celui du contrôle naval proprement dit (qui garantit la domination exercée à l'encontre des flottes adverses) et celui de la facilitation d'actions amphibies (qui garantit l'accès aux zones côtières amies comme adverses<sup>25</sup>). C'est cette double capacité qui permet à Londres de maîtriser les flux maritimes mondiaux en contrôlant des « chokepoints » aussi soigneusement choisis que

---

gurés par les Britanniques en termes de connectivité globale garantie par le contrôle naval.

<sup>19</sup> Les termes renvoient aux deux tomes éponymes de la somme de Cain et Hopkins. Voir P. J. Cain et A. G. Hopkins, *British Imperialism*; t.1: *Innovation and Expansion 1688–1914*; t. 2: *Crisis and Deconstruction, 1914–1990*, Harlow, Longman, 1993.

<sup>20</sup> Alan Lester, « Imperial Circuits and Networks: Geographies of the British Empire », *History Compass*, vol 4, n°1, 2006, p. 124–141. Nous nous appuyons sur cet article de synthèse pour évoquer rapidement les évolutions de l'*Imperial history* qui mènent à la problématique géo-stratégique qui nous préoccupe directement. Du même auteur, voir également *Imperial Networks: Creating Identities in Nineteenth Century South Africa and Britain*, Londres/New York, Routledge, 2001.

<sup>21</sup> David Fieldhouse, « Can Humpty-Dumpty be put together again? Imperial history in the 1980s », *Journal of Imperial and Commonwealth History*, vol. 12, n°2, 1984, p. 17-18, cité par A. Lester, *op. cit.*, p. 128.

<sup>22</sup> L'expression est d'Alan Lester, *art. cit.*, 2006, p. 129.

<sup>23</sup> Cf. Hélène Blais, « Coloniser l'espace : territoires, identités, spatialité », *art.cit.*, p. 155.

<sup>24</sup> Paul Kennedy, *The Rise and Fall of the Great Powers: Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000*, London, Random Publishing, 1987.

<sup>25</sup> Peter Hore (dir.), *Seapower Ashore: 200 Years of Royal Navy Operations on Land*, London, Chatham Publishing, 2001.

tenacement défendus. Les nœuds de transports ouvrent sur les lieux d'échange. Il s'agit bien ici de connecter des sites sélectionnés en fonction de leur situation, et d'assurer – *Britannia rules the waves* - la cohérence et la permanence de leur réticulation par le contrôle naval et la protection des routes maritimes qui les relient.

De quelle façon, précisément, s'est passé ce processus de sélection des points de connectivité du réseau impérial britannique ? D'une manière avant tout *utilitariste*, ainsi que l'ont suggéré des études récentes, ce qui entraîne de nombreuses conséquences analytiques lorsque l'on ne se contente pas d'appliquer cet utilitarisme au domaine économique (Bart et Schultz, 2005), mais qu'on en dérive les effets dans l'ordre spatial et stratégique, ainsi que nous tentons de le faire ici.

## L'utilitarisme anglais et son rapport à l'extension impériale

Le lien entre idéologie et extension impériale a déjà été souligné dans certains travaux, comme ceux de Bernard Semmel, de David Armitage et, plus récemment, dans l'étude de Robert Travers consacrée au regard culturel britannique relatif à la conquête de l'Inde<sup>26</sup>. Cette notion d'idéologie est ancienne dans l'historiographie impériale. Pour P. J. Cain et A. G. Hopkins, les acteurs centraux du « gentlemanly capitalism » élaboré dans la City de Londres ont structuré consciemment les règles de

l'interaction entre le Royaume-Uni et ses possessions impériales<sup>27</sup>, en collaboration avec les bureaucrates sur qui reposait au jour le jour l'organisation logistique et stratégique de l'empire britannique<sup>28</sup>. Durant la première phase de l'expansion maritime anglaise, ces entrepreneurs du dessein impérial ont partagé une même vision pragmatique, ainsi que le résume Daniel Baugh : « *La possession, la colonisation, le gouvernement et la défense de territoires entraînaient des coûts déraisonnables et inutiles, et furent évités aussi longtemps que le commerce pouvait être assuré par d'autres voies*<sup>29</sup>. » Au XVIII<sup>e</sup> et au début du XIX<sup>e</sup> siècle, cette approche prudente est assez largement relayée par les philosophes utilitaristes anglais<sup>30</sup>. C'est le cas, en particulier, du plus important d'entre eux, Jeremy Bentham (1748-1832), ainsi que l'a rappelé Annie Cot dans un récent article<sup>31</sup>. L'inspirateur principal de Bentham, Adam Smith, présentait pourtant dans sa *Richesse des nations* une position modérée vis-à-vis de la conquête coloniale : « *Nous devons soigneusement distinguer, écrit Smith, entre les effets du commerce colonial et ceux du caractère de monopole que revêt ce commerce. Les premiers sont toujours et nécessairement bénéfiques ; les seconds, toujours et nécessairement néfastes. Mais les premiers sont si bénéfiques que le commerce colonial, fut-il soumis à un monopole, et malgré les effets négatifs de ce monopole, reste globalement bénéfique et même grandement bénéfique ; quand bien même il l'est bien moins qu'il ne pourrait l'être autrement* »<sup>32</sup>. Le

<sup>26</sup> Bernard Semmel, *Liberalism and Naval Strategy: Ideology, Interest and Sea Power during the Pax Britannica*, Boston, HarperCollins, 1986. David Armitage, *The Ideological Origins of The British Empire*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000. Robert Travers, *Ideology and Empire in Eighteenth-Century India: the British in Bengal*, Cambridge, Cambridge University Press, 2007.

<sup>27</sup> P. J. Cain et A. G. Hopkins, *British Imperialism : 1688-2015*, London, Routledge, 2016.

<sup>28</sup> Roger Morriss, *The Foundations of British Maritime Ascendancy: Resources, Logistics and the State, 1755-1815*, New York, Cambridge University Press, 2011.

<sup>29</sup> Daniel A. Baugh, « Maritime strength and Atlantic commerce. The uses of "a grand marine empire" », dans

L. Lawrence Stone (dir.), *An Imperial State at War. Britain From 1689-1815*, London, Routledge, 1994, p. 185-223.

<sup>30</sup> La meilleure source sur cette question, bien qu'elle n'aborde pas la question de l'utilitarisme spatial, est constituée par les contributions rassemblées dans Bart Schultz and Georgios Varouxakis (dir.), *Utilitarianism and Empire*, Lexington Books, 2005. On se reportera également avec profit à James E. Crimmins (dir.), *The Bloomsbury Encyclopedia of Utilitarianism*, Bloomsbury Publishing, 2017.

<sup>31</sup> Annie L. Cot, « Une utopie utilitariste : Jeremy Bentham et les colonies », *Cahiers d'économie politique*, n°27-28, 1996, p. 193-210.

<sup>32</sup> Adam Smith, *The Wealth of Nations*, IV, "Of colonies". Sur cette question, voir Barry R. Weingast, *War, Trade, and Mercantilism: Reconciling Adam Smith's Three*

raisonnement s'avère, on le constate, pour le moins contourné. Bentham, inventeur du terme « utilitariste » en 1781, est beaucoup plus tranché. Il pense quant à lui que ce n'est pas l'étendue du marché, mais la quantité de capital qui détermine le volume des échanges<sup>33</sup>. Il va donc à l'encontre du jugement de Smith, en indiquant qu'il n'est nullement vital pour Londres de chercher en permanence de nouvelles conquêtes coloniales. Les colonies, insiste-t-il, sont la source de guerres et de conflits, coûtent extrêmement cher aux contribuables de la métropole, et relèvent d'une dispersion d'énergie contre-productive. Il est tout à fait possible, selon lui, de profiter des produits lointains et exotiques sans dominer militairement et administrativement les espaces de production correspondant, tout du moins de manière directe<sup>34</sup>.

Sous un certain angle, la vision anticoloniale (ou, plus exactement, coloniale minimaliste) de Bentham, qui privilégie en quelque sorte l'empire informel à l'empire formel (sans que ces termes ne soient employés par lui), ouvre en outre sur un arbitrage à effectuer entre rendements d'échelle croissants et coûts de transport, et ce, bien avant les premières théorisations économiques de la localisation, comme par exemple celles de Lösch (*Die räumliche Ordnung der Wirtschaft*, 1940)<sup>35</sup>, ou celles d'optimum spatial de von Thünen, Weber ou Christaller<sup>36</sup>. L'arbitrage en question, on le sait, se réduit en apparence à une question très instrumentale : étant donné une certaine répartition spatiale des besoins à satisfaire, il s'agit de déterminer le nombre et la localisation des établissements minimisant la somme des coûts totaux de production et de transport<sup>37</sup>. Mais quelles que soient les préventions de Bentham envers les aventures coloniales,

on pressent bien, y compris chez ses contemporains utilitaristes, que cette décision arbitrale ne peut être « seulement » d'ordre économique. Compte tenu des conditions qui sont celles de la compétition de puissance internationale au cours du long XIX<sup>e</sup> siècle, la problématique d'allocation optimale des ressources doit aussi être envisagée sur un plan stratégique : quel que soit le nombre et la localisation des établissements minimisant la somme des coûts totaux de production et de transport, il sera en effet nécessaire de relier entre eux ces points d'ancrage et de présence, et d'assurer leur sécurité, ainsi que le contrôle des voies de passage dont ils dépendent, sous peine d'attirer la convoitise de puissances étrangères. Dans le cadre concurrentiel du commerce maritime mondialisé au XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles, ces arbitrages sont une question proprement existentielle pour la nation insulaire qu'est l'Angleterre, Londres devant envisager *stratégiquement* un modèle de distribution spatiale basé sur une utilité multimodale.

La vision de Jeremy Bentham, quoique correspondant à une tendance de fond de la culture britannique, s'avérait donc par trop théorique. Fallait-il, dans ces conditions, abandonner l'utilitarisme pour bâtir l'empire, ou renoncer à l'empire pour demeurer utilitariste ? Ni l'un, ni l'autre, répondent nombre d'utilitaristes britanniques de premier plan, dont deux furent particulièrement significatifs. Le premier est John Stuart Mill (1806-1873), le disciple sans aucun doute le plus éminent de Bentham, à l'influence intellectuelle considérable. Le second est Samuel Bentham (1757-1831), le propre frère de Jeremy, beaucoup moins connu que son aîné. Dans un premier temps, John S. Mill – employé par la Compagnie des Indes orientales – développe le

---

*Theories of the British Empire*, (September 6, 2018). <https://ssrn.com/abstract=2915959> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2915959>

<sup>33</sup> Jeremy Bentham, *Emancipate your colonies! adressed to the National Convention of France, anno 1793. Shewing the uselessness and mischievousness of distant dependencies to an European State*, in *The Works of Jeremy Bentham*, ed. John Bowring, 1938-1843, vol. IV, p. 411.

<sup>34</sup> Voir Philip Schofield, *Utility and Democracy*, Oxford, Oxford University Press, 2006.

<sup>35</sup> A. Lösch, *Die Raumlische Ordnung der Wirtschaft*, Iéna, Gustav Fischer, 1940.

<sup>36</sup> Voir Hristo Marinov, « Optimum spatial, ressources et environnement », dans *L'Espace géographique*, t. 3, n°4, 1974. p. 287-293.

<sup>37</sup> Pierre-Philippe Combes (dir.), *Économie géographique. L'intégration des régions et des nations*, Paris, Economica, coll « Corpus économie », 2006, p. 55.

raisonnement selon lequel les colonies se justifient sur le plan utilitariste, car elles permettent de résoudre la question sociale anglaise, via l'émigration de colons pauvres dans des territoires lointains. Plus tard, dépassant ce raisonnement étroit, il justifie la conquête de l'Inde, territoire-continent pourtant si démesuré et difficile à contrôler, sur la base d'une philosophie de l'histoire caractérisée selon lui par une division entre civilisés et barbares<sup>38</sup>. De ce point de vue, l'expansion impériale britannique posséderait une légitimité normative incontestable, puisqu'elle permet l'expansion globale de la civilisation, de la prospérité et de la paix. On le voit, l'argument initial, purement utilitariste, devient plus clairement libéral dans le cas indien<sup>39</sup>. John S. Mill rejoint ainsi les jugements de son propre père, James Mill (1773-1836), mais aussi ceux, plus anciens, d'Edmund Burke, pour qui la domination anglaise de l'Inde, si elle n'était pas conduite de manière morale, relevait d'un acte incompréhensible<sup>40</sup>. Cette justification de l'entreprise impériale par une philosophie libérale mêlée de considérations utilitaristes est prolongée par des penseurs agissant dans le domaine moins conceptuel, mais tout aussi fondamental, de la logistique et de la stratégie. L'action de Samuel Bentham est ici particulièrement intéressante. Ami de Stuart Mill, ingénieur naval et inventeur doué, il est possible de dire qu'il représente le versant de l'économie stra-

tégique au sein du « benthamisme », tandis que son frère en incarne l'économie politique. Son rôle fut essentiel dans la rationalisation toute utilitariste des arsenaux navals britanniques (ceux de Portsmouth en particulier), progrès qui permit à une Royal Navy modernisée de protéger plus efficacement les voies de communication maritimes dont dépendait de plus en plus la puissance économique et politique britannique. Le rôle de Samuel Bentham a été souligné relativement récemment par Roger Morriss, dans une étude remarquable sur les valeurs partagées par les bureaucrates et logisticiens impériaux anglais durant le deuxième XIX<sup>e</sup> siècle<sup>41</sup>. L'utilitarisme impérial manifesté par les deux Mill ou Samuel Bentham est prolongé, tant sur le plan économique que stratégique, par des auteurs comme Henry Sidgwick ou Henry Sumner Maine<sup>42</sup>. Tous sont en faveur de l'expansion impériale et d'une stratégie de suprématie maritime, sans cependant se faire les avocats d'une conquête inutile de territoires (ou, plus précisément, de territoires inutiles).

Le résultat de ces efforts et de cette influence de l'utilitarisme débouche sur un modèle colonial modéré, soutenu tant par le *landed interest* (l'aristocratie foncière), le *money interest* (la bourgeoisie commerçante) que le *capitalist interest* (la bourgeoisie financière) qui forment la strate élitare bri-

<sup>38</sup> Beate Jahn, « Barbarian thoughts: Imperialism in the philosophy of John Stuart Mill », *Review of International Studies*, vol. 31, n° 3, 2005, p. 599-618.

<sup>39</sup> Jennifer Pitts, *A Turn to Empire*, Princeton, Princeton University Press, 2005. Du même auteur, « Jeremy Bentham: Legislator of the World? A Rereading of Bentham on Colonies », *Political Theory*, vol. 31, n° 2, 2003, p. 200-234. Eileen Sullivan, « Liberalism and Empire: J. S. Mill's Defense of the British Empire », *Journal of the History of Ideas*, 44, 1983, p. 599-617. Duncan Bell, « John Stuart Mill on Colonies », *Political Theory*, vol. 38, issue 1, 2009.

<sup>40</sup> James Mill, *The History of British India*, (1817), New Delhi, Associated Press, 1990.

<sup>41</sup> Roger Morriss, *Naval Power and British Culture, 1760-1850: Public Trust and Government Ideology*, Aldershot, Ashgate, 2004. Voir également Eva Marlene Hausteiner, « Managing the world: conceptions of imperial rule between republicanism and technocracy », *History of European Ideas*, vol. 42, Issue 4, 2016, p. 570-584. Les

conclusions de Morriss ont été remises en question par Daniel Baugh: pour ce dernier, les piliers de la maîtrise navale et maritime britannique n'ont pas été préparés au second XVIII<sup>e</sup> siècle et valorisés au tournant du XIX<sup>e</sup> siècle, mais apparaissent dès le premier XVIII<sup>e</sup> siècle, et ils reposaient sur la stratégie financière du gouvernement anglais, plus que sur la capacité d'organisation de la bureaucratie élitare britannique. Voir Daniel A. Baugh, compte rendu de Roger Morriss, *The Foundations of British Maritime Ascendancy: Resources, Logistics and the State, 1755-1815*, New York, Cambridge University Press, 2011, dans *The American Historical Review*, Vol. 117, n° 2, 2012, p. 603-605.

<sup>42</sup> Il faut bien distinguer, dans l'utilitarisme anglais, un certain nombre de nuances théoriques et d'effets de génération. Sur cette question qui ne peut être abordée dans le cadre contraint de cette note, voir Bart Schultz and Georgios Varouxakis (dir.), *Utilitarianism and Empire*, *op. cit.*

tannique<sup>43</sup>. Ce consensus stratégique commande pour un temps une économie des forces proportionnée : points d'ancrage soigneusement sélectionnés, contrôle tenace des voies de passage vitales, et abandon à des tiers des nœuds et lignes redondantes ou secondaires. Les traits majeurs d'une organisation spatiale monocentrique persistent, mais le fonctionnement général laisse place à une certaine subsidiarité<sup>44</sup>. Le facteur dynamique, celui de la mobilité maritime et de la fluidité du commerce, prime donc sur le facteur inertiel de la possession territoriale. On pourrait ajouter, sur le plan naval, que le progrès technique lui-même n'est pas recherché avec acharnement concernant les navires britanniques, ainsi que le montrent les convictions utilitaristes dont fait montre Baldwin Wake-Walker, *Surveyor of the Navy*, qui avance jusqu'à la fin des années 1850 que de trop grands changements dans la mise au point des navires obligeraient à la construction de nouvelles classes bien trop onéreuses<sup>45</sup>. Au total, cet algorithme impérial, élégant plutôt qu'exhaustif, justifie que l'on parle, à propos du *grand design* de ce réseau impérial de 1815 à 1874, d'une véritable *adresse spatiale* anglo-impériale, dont il nous faut à présent détailler les fondements<sup>46</sup>.

## ***La géostratégie navale et maritime britannique aux XIXe et XXe siècles : précisions sur les contours évolutifs d'une adresse spatiale utilitariste***

Comme nous l'avons indiqué en introduction, la notion d'adresse spatiale se retrouve dans certains développements de l'économie géographique, dont elle croise les nombreux outils d'analyse et de modélisation. Elle correspond, d'une part et sur un plan que l'on pourrait qualifier d'architectural, à l'achèvement harmonieux d'une structure polycentrique équilibrée. D'autre part et surtout – sur le plan des mobilités cette fois-ci – elle traduit une faculté de contrôler, de maintenir et de garantir les innervations qui maintiennent la totalité de la structure réticulaire en état de fonctionner. Pour que ses implications soient saisies, elle doit être reliée à la notion d'optimum territorial (ou d'optimum spatial), pour laquelle nous retenons ici la définition proposée par Arnaud Brennetot : « *situation géographique qu'une société peut souhaiter raisonnablement atteindre à un moment de son histoire en fonction des conditions physiques dans lesquelles elle se déploie, des capacités techniques qu'elle détient mais aussi des principes constitutifs qui la fondent*<sup>47</sup>. » Faire preuve d'adresse spatiale, c'est donc réussir à créer, entretenir et utiliser un optimum territorial donné.

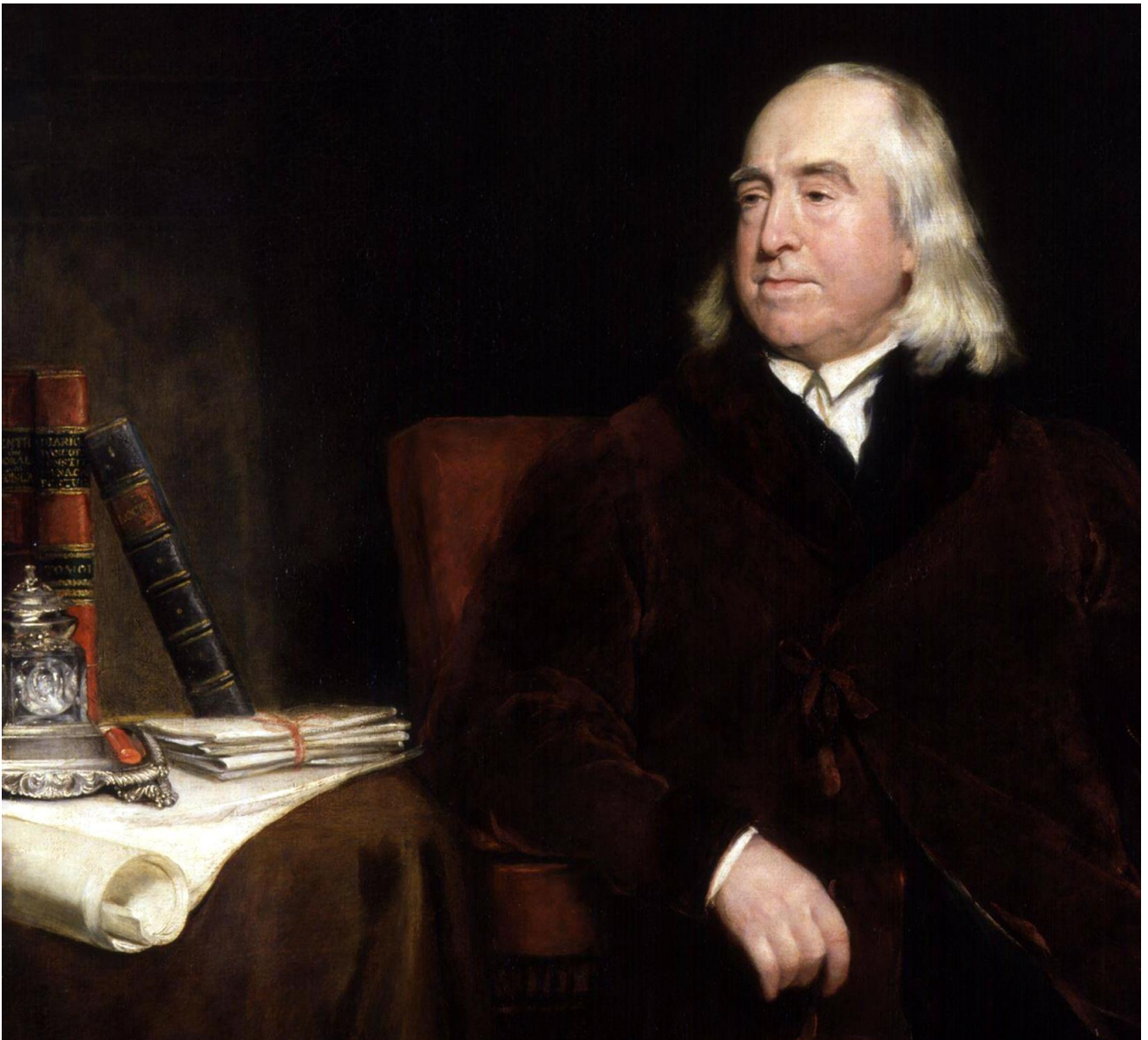
<sup>43</sup> Par-delà ce consensus général relatif, la perception qu'ont pu avoir les élites britanniques de l'empire en termes économiques ouvre sur des écoles et des débats complexes. Sur ce sujet, voir l'excellente somme de John C. Wood, *British Economists and the Empire*, London, Routledge, 1983.

<sup>44</sup> Ronald Hyam, *Britain's Imperial Century, 1815-1914: A Study of Empire and Expansion*, London, Palgrave Macmillan, coll. « Cambridge Commonwealth series », 1993.

<sup>45</sup> Voir Roger Parkinson, *The Late Victorian Navy: The Pre-dreadnought Era and the Origins of the First World War*, Woodbridge, The Boydell Press, 2008, p. 7.

<sup>46</sup> À propos de cette notion d'élégance, classique en mathématique, voir Philippe Lukacs, *Stratégie pour un futur souhaitable*, Paris, Dunod, 2008, p. 190 : « Pour les ingénieurs, robustesse rime avec simplicité : un nombre minimal d'éléments, solides, stables. Une solution simple, robuste, sera donc celle qui nécessitera un minimum d'éléments, d'interlocuteurs impliqués, et mettra en jeu des relations fortes, stables. (...) Un algorithme élégant, c'est un algorithme qui nécessite un minimum de lignes d'écritures, ensuite un minimum de temps de traitement informatique, et enfin qui soit opératoire et juste dans tous les cas (...) ».

<sup>47</sup> Arnaud Brennetot, « Optimum territorial et théories de la justice », *Géopoint*, Groupe Dupont, 2010, p. 3.



Jeremy Bentham (1748-1832)  
 ©National Portrait Gallery

## La cohérence de la stratégie impériale : une modélisation synthétique

Ainsi que l'écrit Colin Gray, « si l'on se penche sur un atlas de la période 1919-1939, on peut penser que, si l'empire n'a pas été la conséquence d'une grande stratégie unifiée, il aurait tout à fait pu

*l'être*<sup>48</sup>. » Pour approcher les contours de l'adresse spatiale anglo-impériale, le détour par les modèles socio-spatiaux appliqués au fait urbain sont relativement éclairants. Ainsi, la thèse classique de Christaller consacrée aux lieux urbains centraux (*Die zentralen Orte in Süddeutschland*, 1933), s'attache à définir les caractéristiques des villes en

<sup>48</sup> Colin Gray, « British and American Strategic Cultures », Paper prepared for the Jamestown Symposium 2007, March 2007, p. 15.

fonction d'une optimisation des rapports proximaux qui les relie à leur environnement dans un espace homogène<sup>49</sup>. Trois principes d'organisation spatiale sont étudiés par Christaller : les contraintes liées au marché, celle relevant de la problématique des transports, et celles renvoyant à la dimension administrative. Transposées, ces trois dimensions utilisées en spatialité urbaine semblent tout à fait pertinentes pour étudier les contraintes pesant sur la distribution spatiale optimisée d'un empire global, *a fortiori* si l'on considère l'hypothèse d'espace homogène sur laquelle repose le modèle christallerien, laquelle s'applique bien à la dimension maritime et « lisse » qui caractérise les lignes de transport entre la métropole thalassocratique britannique et ses possessions ultramarines.

Lorsque l'on prend en considération la nécessité pour Londres de penser unitairement les trois dimensions du marché, des transports et de l'administration, et de les replacer dans l'organisation des flux irriguant son empire mondial, la question des distances devient essentielle. On se rend compte, en effet, que la puissance du cœur impérial n'est pas suffisante pour pomper et renvoyer le sang dans un organisme aussi démesuré, même en tenant compte de l'homogénéité de l'espace maritime dominé par la Royal Navy. L'Inde, de ce point de vue, apparaît comme le cœur secondaire autour duquel s'organise la moitié de la logique d'ensemble de l'adresse spatiale britannique. Cette idée est défendue avec brio par Thomas R. Metcalf dans *Imperial Connections: India in the Indian Ocean Arena, 1860-1920*, paru en 2009 :

« l'existence du Raj (...) a rendu possible la conquête, le contrôle et la gouvernance impériale britannique au long d'un vaste arc de territoires s'étendant de l'Afrique à l'Asie orientale. Dans

cette vision, l'Inde n'est pas simplement une colonie parmi d'autres, ou une « périphérie » du système capitaliste, ou une terre de « subalternes » luttant pour être libre. C'est aussi un point nodal d'où les populations, les idées, les biens et les institutions – tout ce qui permet à un empire d'exister – ont irradié à l'extérieur<sup>50</sup>. »

L'intéressant pour nous est ici la notion de « nodalité », définie par Bavoux comme « *partie prenante de la plupart des processus spatio-fonctionnels (interfaces, diffusions, mobilités, concentrations, hiérarchisations(...))* »<sup>51</sup>, qui permet de saisir l'un des aspects de l'adresse spatiale anglo-impériale : la capacité à différencier les *relais*, simples connecteurs de ravitaillement et de communication sur les routes partant de et aboutissant à la métropole, et les *moyeux* (« hubs »), centres nerveux intermédiaires doués d'une puissance et d'un rayonnement propres conditionnés par leur localisation interfaciale. Ainsi, le *Raj* n'est pas seulement « la perle de l'Empire », mais un moyeu de premier rang dans l'organisation impériale britannique<sup>52</sup>, capable d'assurer une redondance de transmission stratégique et économique qui permet à la « grille » (*grid*) spatiale de l'empire de fonctionner de manière fluide.

Les deux moyeux de premier rang (le métropolitain et l'indien) fonctionnent donc comme deux pompes cardiaques irriguant l'ensemble de l'empire. De ce double engrenage principal dérive une connectivité hiérarchisée entre des moyeux de second rang (dominions, protectorats, mandats, colonies), suffisamment peuplés pour constituer des marchés assurant des rendements d'échelle croissants. La fluidité des circulations entre ces deux niveaux matriciels est assurée par des relais insulaires permettant le contrôle et la maintenance

<sup>49</sup> Thierno Aw, *La ville nouvelle de Marne-la-Vallée et son insertion dans la dynamique francilienne. Évaluation des enjeux du renforcement de la structure polycentrique sur les systèmes de déplacement*, thèse de doctorat, spécialité transports, soutenue en décembre 2010, Ecole des Ponts ParisTech, Université Paris-Est, École doctorale Ville, Transports et Territoires, p. 67.

<sup>50</sup> Thomas R. Metcalf, *Imperial Connections: India in the Indian Ocean Arena, 1860-1920*, Berkeley, University of California Press, 2007, p. 1.

<sup>51</sup> Jean-Jacques Bavoux, « La nodalité : un concept fondamental de l'organisation de l'espace », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 48, 2005, p. 5.

<sup>52</sup> Sur la notion de commutateur en géographie (et particulièrement en géographie urbaine), voir Paul Claval, *La Logique des villes. Introduction à l'urbanologie*, Paris, Librairies Techniques, 1981.

stratégiques du marché, des transports et de l'administration soudant l'empire tout entier. L'ensemble donne raison à Colin Gray, cité précédemment : si un dessein unique n'a pas pensé cette construction d'un seul tenant, il n'en reste pas moins qu'elle se révèle *in fine* particulièrement bien équilibrée. Il est possible de le montrer de manière plus approfondie en cartographiant son schéma de fonctionnement. Si l'on modélise en effet le plus synthétiquement possible l'économie géographique de l'ensemble impérial victorien, en y superposant les calques de la stratégie maritime et de la stratégie navale, on discerne le schéma général d'une adresse spatiale utilitariste fonctionnant selon le principe d'une proportion équilibrée entre possessions terrestres et relais insulaires. La carte de l'empire britannique réalisée par Walter Crane en 1886 montre ainsi la distribution gravitaire et positionnelle des connecteurs et des nodalités impériaux autour de deux bassins géo-économiques et géostratégiques remarquablement symétriques : le bassin indo-asiatique et le bassin atlantique.

Nous avons tenté, sur la carte ci-après, de synthétiser la logique d'ensemble de cette organisation spatiale. On constate que Le Cap (d'abord et prioritairement), puis Suez (qui devient prioritaire après 1860, justifiant la prise de contrôle de la compagnie du canal en 1875, et le contrôle de l'Égypte en 1882), tels les gonds d'une immense porte, sont les commutateurs spatiaux permettant de relier les deux battants hémisphériques de l'empire maritime de Londres, polarisés autour des îles britanniques à l'Ouest, et de l'Empire des Indes à l'Est. Deux

grands pôles économiques de l'Empire formel et informel britannique sont respectivement reliés à chacun de ces deux moyeux : l'Amérique du sud et la côte canadienne dans le bassin Ouest, la Chine et l'Australie dans le bassin Est<sup>53</sup>.

La ruée vers l'Afrique, qui commence dans les années 1890, n'a pas encore conduit Londres à dégrader le bel ordonnancement utilitariste de ce schéma par le contrôle de territoires dépourvus de fonctions de connexion (et de rendements d'échelle en termes de productivité). La stratégie britannique, pourrait-on dire, demeure encore *liquide*, dans tous les sens de ce terme (et en particulier son sens financier<sup>54</sup>) : elle ne *réalise* pas ses avoirs ou son potentiel sous la forme de possessions terrestres risquant de faire augmenter les coûts de structure du réseau impérial qui garantit sa prospérité. De ce point de vue, ainsi que l'écrit Cornelius Crowley,

« (...) l'extension optimale est mesurable comme une extension nécessairement limitée. On constatera donc, dans le fait impérial anglais, une prudente autolimitation dans l'espace. En effet, l'occupation et le quadrillage d'un territoire dilaté épuisent autant la volonté que la capacité de gouverner, ils valent moins que l'activation acuponcturale de quelques points de passage obligés : Gibraltar, Le Cap, Port-Saïd, Singapour, Hong-Kong »<sup>55</sup>.

On pourrait dire, en adaptant le titre de l'ouvrage célèbre de Charles Dilke paru en 1868 (*Greater Britain*<sup>56</sup>) que la « Plus-Grande-Bretagne » n'est pas encore une « Trop-Grande-Bretagne ».

<sup>53</sup> Dans les années 1890, la Chine et le Chili réalisent plus de 50% de leur commerce avec le Royaume-Uni.

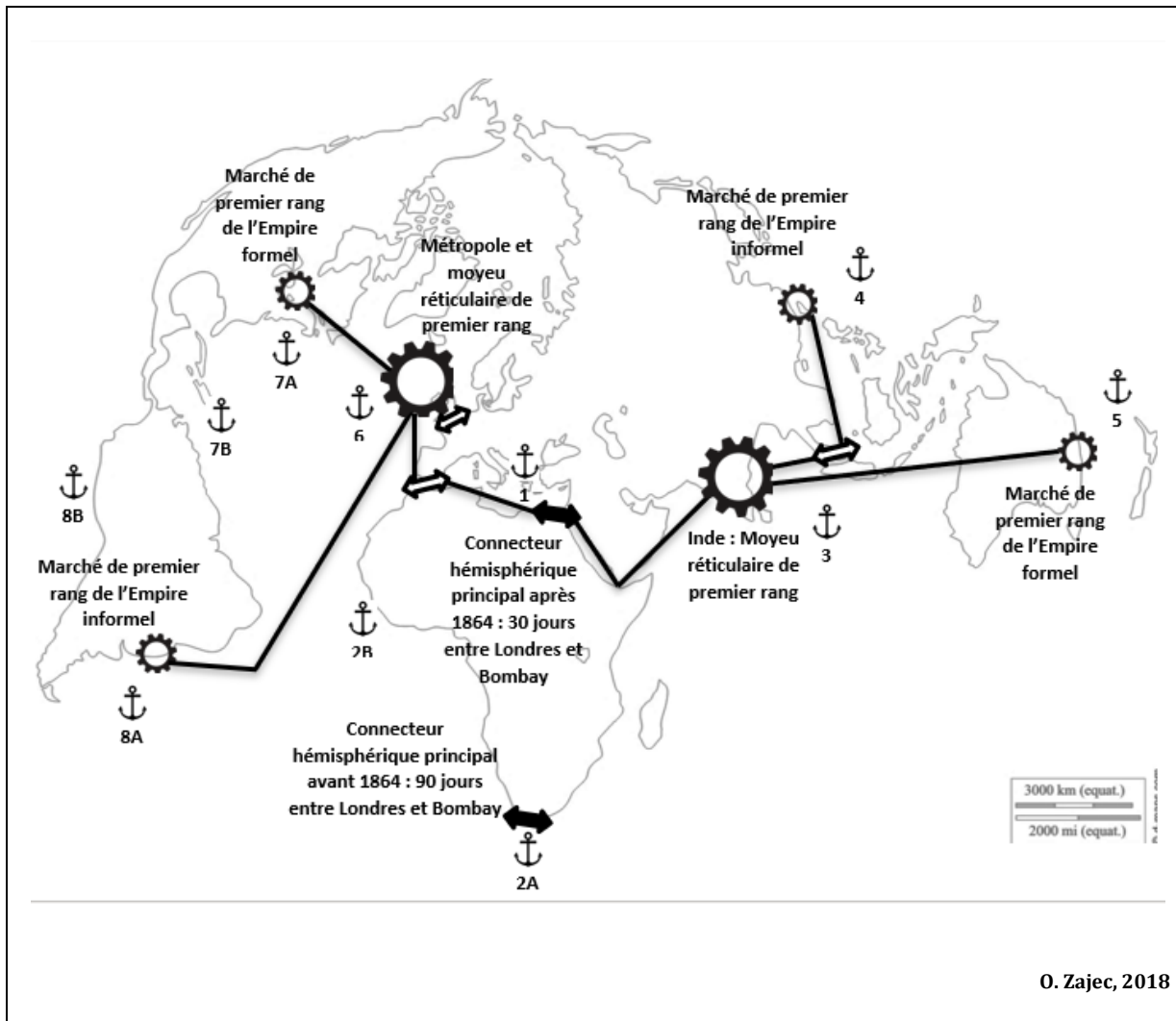
<sup>54</sup> Pour Keynes, « l'actif le plus liquide [est] le plus certainement réalisable à bref délai et sans perte ». Ici, l'image qu'il nous semble le plus intéressant de considérer n'est pas celle de la liquidité de l'actif, mais celle de la liquidité du marché, c'est-à-dire « l'aptitude du marché à garantir aux participants la facilité de traiter rapidement et à des prix raisonnables », qui repose, d'une manière structurelle, « sur les aspects organisationnels du marché ». Voir Latifa Ziadi, *La liquidité des marchés boursiers. Cas de la Bourse des Valeurs Mobilières de*





*Tunis*, Thèse de doctorat en Monnaie, Financement et Economie Internationale, Faculté de Sciences Economiques et de Gestion, Groupe d'Analyse et de Théorie Economiques. UMR-CNRS 2514, Université Lumière Lyon II, 2001.

<sup>55</sup> Cornelius Crowley, « L'Angleterre et l'accomplissement marchand de l'idée d'empire », dans René-Marc Pille (dir.), *Le délitement des empires*, Paris, Presses universitaires de Paris-X, 2008, p. 88.

<sup>56</sup> Charles Dilke, *Greater Britain: A Record of Travel in English-Speaking Countries During 1866 and 1867*, London, Macmillan, 1868.





	<b>Moyeux réticulaires stratégiques de premier rang</b> (Métropole et <i>Raj</i> indien)
	<b>Marchés de premier rang</b> (Empire formel et informel)
	<b>Connecteur des espaces fluides</b> (les « 5 clés de la stratégie mondiale » de John Fischer : Douvres, Gibraltar, Suez, Le Cap, Singapour)
	Dont deux <b>connecteurs hémisphériques</b> (Bonne-Espérance puis Suez)



**Stations navales de la Royal Navy jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle** : 1 : Méditerranée ; 2A : Bonne-Espérance ou « Le Cap » ; 2B : Côtes africaines ; 3 : Indes orientales ; 4 : Chine ; 5 : Australie ; 6 : Home fleet et Coast Guard ; 7A : Atlantique Nord ; 7B : Indes occidentales ; 8A : Amérique du Sud ; 8B : Pacifique.

**NB** : 2A et 2B, 7A et 7B, 8A et 8B sont alternativement fusionnées ou autonomisées au long du XIX<sup>e</sup> siècle. Lorsque la reine Victoria accède au trône en 1837, les eaux territoriales de Grande-Bretagne ne comptent que très peu de navires. La station de la Méditerranée concentre en revanche une part importante des vaisseaux, en particulier à Malte, les autres stations étant celles de l'Amérique du Nord (Newfoundland et Halifax), des Antilles (*West Indies*), de l'Amérique du Sud (incluant le Pacifique), des Indes orientales (*East Indies*, qui incluent la Chine), et celle de Bonne-Espérance et de la côte africaine. Une petite force est stationnée dans les eaux australiennes. En 1861, alors que la flotte britannique est devenue presque entièrement constituée de navires à vapeur, on observe une plus grande présence des unités dans les *Home Waters* (ports de rattachement de Nore, Plymouth et Portsmouth). Mis à part ce renforcement de la flotte de la Manche et de la *Coast Guard*, la répartition géographique des stations ne change guère, en dehors du fait que les stations nord-américaine et des Antilles sont fusionnées, que celle de la côte occidentale de l'Afrique est découplée de celle de Bonne-Espérance, et que la station du Pacifique devient autonome. En 1897, lors de la démonstration de force que constitue la revue navale du jubilé de diamant de Victoria, la répartition des stations a très peu évolué, à l'exception de Bonne-Espérance (*Cape*) et des côtes africaines qui fusionnent de nouveau, ainsi que de l'autonomisation de la station de Chine<sup>57</sup>.

## Le Sea Control impérial : une économie stratégique adaptée

La localisation des forces navales britanniques dans les années 1880, qui profite d'une prise de conscience ou d'une « redécouverte » (ainsi que l'écrit justement Patrick Louvier) du rôle central de la Navy (Commission royale Carnavon de 1879-

1882, Comité de défense coloniale de 1885)<sup>58</sup>, confirme ce schéma d'adresse spatiale « acupuncture » optimisé autour du bipôle géo-stratégique anglo-indien. On le vérifie dans *Naval Warfare*, publié en 1891 par Philip Colomb, qui représente, comme le juge Éric Grove, « une école de pensée navale typiquement britannique »<sup>59</sup>. Son frère John avait auparavant exposé une théorie britannique de

<sup>57</sup> Voir les données compilées à partir des *Navy Lists* par l'historien Graham Watson dans « Royal Navy, "Pax Britannica", 1815-1914 », [en ligne], <http://www.naval-history.net/Index0-1815.htm>

<sup>58</sup> Patrick Louvier, « Défendre l'Empire : menaces, enjeux et moyens (1815-1931) », dans Claire Laux (dir.), *Le monde britannique de 1815 à 1931*, Paris, Ellipse, 2009, p. 37. Sans doute la meilleure synthèse en français sur ce sujet complexe.

<sup>59</sup> Philip Colomb, *Naval warfare, its ruling principles and practice historically treated*, London, W.H. Allen and co., 1891. Éric Grove, « La pensée navale britannique depuis Colomb », dans Hervé Coutau-Bégarie (dir.), *L'Évolution de la pensée navale II*, Fondation pour les études de défense nationale, 1992, p. 115.

la stratégie maritime : en 1867, dans *The Protection of our Commerce and Distribution of our Naval Forces Considered*, il met l'accent sur le rôle central des communications maritimes, dont la protection doit être pour la Royal Navy une mission prioritaire. Comme Grove le met bien en évidence, les frères Colomb représentent la tentative de mise en forme des ressorts de la « maîtrise des mers », reliée à la prise de conscience que les routes maritimes commerciales sont le principal objectif stratégique de Londres. Néanmoins, si leur analyse maritime est correcte, ils auront tendance, sur le plan naval, à en chercher la réalisation via la « conquête » d'un territoire marin. Cet aspect « mahanien<sup>60</sup> » sera dépassé et corrigé par Julian Corbett, sans doute le plus grand stratège maritime britannique, qui pose que le but de toute stratégie navale – d'essence militaire – est conditionné par la logique intrinsèque de la stratégie maritime – d'essence politique : non pas la domination du « territoire » marin, ou la destruction à tout prix de la flotte adverse, mais la capacité à protéger les communications maritimes sur le long terme, tout en empêchant l'adversaire de le faire<sup>61</sup>. Pour Corbett, qui développera sur cette base son concept central de « flotte en vie », « *la mer ne peut appartenir à une entité politique ou lui être sujette (...) son importance vient de ce qu'elle sert de moyen de communication entre les États et entre ceux-ci et leurs dépendances. Par conséquent la maîtrise de la mer signifie la maîtrise des communications que chacun des belligérants revendique* »<sup>62</sup>. Cette vision implique une distribution des forces navales optimisée, permettant de raccourcir les temps d'intervention et de concentration au long des lignes de vie de l'archipel impérial britannique<sup>63</sup>.

Cette prépondérance maritime (la capacité, comme le dit Darwin, déjà cité, à « exploiter les opportunités de la connectivité globale ») n'a pas d'équivalent durant la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, l'amiral britannique John Fischer peut encore s'enorgueillir en constatant que les « cinq clés » de la stratégie maritime mondiale (Singapour, Bonne-Espérance, Douvres, Suez, Gibraltar) sont sous le ferme contrôle de Londres. La Royal Navy assure la maintenance du réseau impérial avec succès jusque dans les années 1890, appuyée sur des stations de recharge en charbon placées au minimum tous les 4800 km le long des routes océaniques majeures<sup>64</sup>, puis sur un réseau de câbles télégraphiques sous-marins inauguré en 1866, dont les Britanniques possèdent à eux seuls la moitié du total mondial (« *All-Red Lines* »). Mais cette domination mondiale relative des connecteurs maritimes doit beaucoup à la faiblesse des autres puissances navales. Ce rapport concurrentiel va rapidement se modifier à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, obligeant les Britanniques à des réajustements spatiaux difficiles.

<sup>60</sup> Alfred Thayer Mahan, *Naval Strategy, Compared and Contrasted with the Principles and Practices of Military Operations on Land*, London, Sampson, Low, Marston, and Co., 1911.

<sup>61</sup> Joseph Henrotin, *Julian S. Corbett. Renouveler la stratégie maritime*, Paris, Argos, coll. « Maîtres de la stratégie », 2013.

<sup>62</sup> Julian S. Corbett, *Strategical Terms and Definitions Used in Lectures on Naval History*, réimpression dans la dernière édition de *Some Principles of Maritime Strategy*, Annapolis / London, 1988, p. 307, cité dans Eric Grove, art. cit., p. 121.

<sup>63</sup> Sur cette notion d'archipel dans la compréhension du phénomène social total que fut l'Empire britannique, en usant du prisme littéraire, voir John Kerrigan, *Archipelagic English: Literature, History, and Politics 1603-1707*, Oxford, Oxford University Press, 2008.

<sup>64</sup> Sur le rôle du charbon dans l'organisation des routes maritimes stratégiques britanniques, voir le récent – et très complet – travail de Steven Gray (*Steam Power and Sea Power. Coal, the Royal Navy, and the British Empire, 1870-1914*, Palgrave Macmillan, 2018).

## ***Un réajustement de la structure spatiale des flux : l'affaiblissement de l'adresse spatiale britannique au tournant du XX<sup>e</sup> siècle***

### **Apogée et déclin de l'optimum spatial anglo-impérial**

Dans le dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle, la réussite apparente des Britanniques est reconnue par leurs concurrents, d'une manière assez lucide. Dans un article de la *Revue des Deux Mondes* paru en 1897, le Français Pierre Leroy-Beaulieu admire la cohésion spatiale de l'ensemble impérial britannique :

« L'Empire britannique est le plus vaste qui ait jamais existé (...) laissant bien loin en arrière les territoires, pourtant énormes, occupés par la Russie, la Chine, les Etats-Unis d'Amérique, le Brésil (...) Sans doute, les pays soumis au sceptre de la reine Victoria sont dispersés sur tous les points du monde, au lieu de former une masse compacte comme les contrées que nous venons de nommer, ou les grands empires de l'antiquité. Mais ce manque de cohésion est plus apparent que réel. (...) la mer n'est-elle pas anglaise, au dire de tout bon Anglais, que justifie la puissance de la flotte britannique ? Loin de les séparer, l'Océan est le lien qui réunit ces membres épars. La Grande-Bretagne est en quelque sorte chez elle sur les chemins maritimes qui conduisent à ses dépendances ; elle peut empêcher les autres Etats de communiquer avec les leurs ou du moins leur créer mille difficultés à le faire. C'est ce qui distingue essentiellement l'empire colonial anglais : sa métropole est maîtresse des mers, les communications entre ses diverses parties sont aussi assurées en toute circonstance que si elles formaient un territoire continu<sup>65</sup>. »

La description est ici celle d'un apogée de fait, celui d'un réseau organisé autour des quatre

grandes routes parcourues et protégées avec adresse et sobriété par les Britanniques : 1) celle allant des îles britanniques au Canada par l'Atlantique, puis par voie ferroviaire à travers le Canada jusqu'au Pacifique, vers Hong-Kong, Singapour et l'Inde, ou bien l'Australie et la Nouvelle-Zélande ; 2) celle courant des îles britanniques jusqu'au canal de Panama, vers l'Australie ; 3) celle reliant l'Angleterre à l'Extrême-Orient via Gibraltar, Suez, Bab-el-Mandeb, et l'océan Indien ; 4) enfin, la route partant des îles britanniques et longeant toutes les côtes africaines atlantiques vers l'Inde ou l'Australie, via Bonne-espérance. Géo-utilitariste, la puissance britannique est bien un *thalassokrator* au sens propre, selon la définition affinée de ce terme que propose Charles Delattre : « *kratein désigne plutôt la mainmise temporaire sur un espace, dans un contexte le plus souvent militaire, sans que cela soit suivi forcément de la constitution d'une autorité souveraine. Être « thalassocrate », c'est s'assurer la maîtrise d'une zone géographique dans un but stratégique*<sup>66</sup>. »

Pour autant, l'étude de Leroy-Beaulieu, extrêmement lucide, montre bien que les doutes ont déjà saisi les entrepreneurs impériaux britanniques depuis les années 1880. C'est en 1885 que le PNB américain dépasse celui de l'Angleterre. Face à la montée en puissance des États européens, du Japon et des États-Unis, les membres de l'élite britannique se font peu à peu les défenseurs d'un *Fair trade* opposé au *Free Trade* qu'ils avaient eux-mêmes imposés en position de force. Influencés par des poussées nationales de jingoïsme<sup>67</sup>, qui culmineront durant la guerre des Boers, ils adoptent une stratégie essentiellement défensive et tendent à renforcer la cohésion territoriale de l'empire, à l'unifier du point de vue des tarifs douaniers, et à consolider la puissance relative de la Royal Navy tout en la concentrant en Europe. Surtout, Londres participe à la ruée vers les derniers territoires à coloniser, en particulier en Afrique. La différence est

<sup>65</sup> Pierre Leroy-Beaulieu, « Les Colonies anglaises et les projets d'organisation de l'Empire britannique », *Revue des Deux Mondes*, 68<sup>e</sup> année, quatrième période, tome 139, 1897.

<sup>66</sup> Charles Delattre, « La géocritique d'un espace marin est-elle possible ? L'exemple de la thalassocratie », dans

Juliette Vion-Dury (dir.), *Le lieu dans le mythe*, Limoges, Presses de l'université de Limoges, 2002, p. 103.

<sup>67</sup> Brad Beaven, *Visions of Empire: Patriotism, Popular Culture and the City 1870-1939*, Manchester, Manchester University Press, 2012.

frappante avec l'adresse spatiale (algorithmiquement élégante) dont avait su faire preuve Londres à la fin des guerres napoléoniennes. Au cours du congrès de Vienne, elle ne posa en effet aucune revendication territoriale concernant l'Europe : « *L'acte final du 9 juin 1815 dessina une nouvelle carte du continent où la Russie, la Prusse et l'Autriche agrandissaient sensiblement leurs territoires. Mais la Grande-Bretagne se tailla la part du lion sur le plan maritime. Elle se fit attribuer plusieurs îles et possessions hautement stratégiques outre-mer comme la province du Cap en Afrique du Sud, le Sri Lanka, l'île Maurice, Malte, les Antilles et la Guyane*<sup>68</sup> ». Dès la proclamation de l'Empire des Indes en 1876, par contraste, la fuite en avant est perceptible, qui verra le Royaume-Uni acquérir en quelques années les îles Fidji, une bonne partie de l'Afrique orientale « du Cap au Caire », l'Afghanistan, Brunei, l'Égypte, les îles du Pacifique, Chypre, l'Irak, la Palestine... au total, près de 9 millions de km<sup>2</sup> supplémentaires, qui n'ajoutent rien de fondamental à l'équilibre ou à la robustesse du réseau déjà existant, ni sur le plan stratégique des connecteurs, ni sur le plan économique des marchés connectés. La seule exception est l'Égypte, qui constitue un cas particulier tout à fait logique du point de vue de la connectivité globale de l'Empire à compter du percement du canal de Suez. L'Empire atteint alors son maximum d'extension avec 32 millions de km<sup>2</sup> et un peu moins de 500 millions de sujets.

Dans ces conditions, les assises de l'adresse spatiale utilitariste qui avaient fait le succès de la construction impériale britannique tendent à s'affaiblir. On peut certes considérer, avec Peter Marshall, que le « tournant territorial » de l'empire britannique débute en réalité dès les années 1760, lorsque le choix est fait d'acquérir aux dépens des Français, non pas la Guadeloupe, mais le Canada<sup>69</sup>.

Mais, au niveau global, il nous semble plus exact de considérer que ce tournant est en réalité plus marquant et plus signifiant à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Jusqu'ici, comme le résume Aymen Boughanmi en commentant Paul Kennedy, et quoi qu'il en soit de la question canadienne, « *l'intervention expansionniste britannique ne répondait pas souvent à un besoin d'accroissement territorial. Elle cherchait plutôt à assurer le libre accès aux mers et aux relais maritimes pivots qui propageaient l'influence anglaise au niveau mondial* »<sup>70</sup>. À partir des années 1870-1880, l'autolimitation dans l'espace, qui traduisait géo-stratégiquement la notion, classique en économie, d'allocation optimale des ressources, ne va plus être aussi centrale dans le « projet » dynamique (Darwin) qu'est le système-monde britannique<sup>71</sup>. Les travaux de Halford Mackinder reçoivent à ce moment précis une audience remarquable au Royaume-Uni. Sa thèse, en opposition avec celle des mahaniens de la *Blue Water School* et des adeptes de l'œuvre des frères Colomb, postule que les sources de la puissance se basent, non sur la supériorité maritime, mais, à long terme, sur le contrôle des masses continentales, à condition que celles-ci soient désenclavées et innervées. Par ailleurs, l'histoire culturelle apporte ici un éclairage intéressant : la Guerre des Boers, contemporaine du « *Scramble to Africa* » consécutif à la conférence de Berlin (1884-1885), révèle aux Britanniques leur déficit en cartes d'état-major de qualité et, plus largement, le retard cartographique qu'ils accusent sur d'autres nations, l'Allemagne au premier chef, ainsi que la France. Cette situation est-elle si étrange que cela ? D'une certaine manière, on peut considérer que l'Empire britannique fonctionne et raisonne jusque-là, en termes de représentations spatiales, sur le modèle d'itinéraires maritimes linéaires. De même que les tables de Peutinger représentent les itinéraires impériaux romains en jours de marche, de même l'empire bri-

<sup>68</sup> Aymen Boughanmi, *L'impérialisme britannique de libre-échange, 1846-1932. Une analyse géoéconomique*, thèse de doctorat d'études anglophones, Université Sorbonne nouvelle – Paris III, École doctorale 514 – EDEAGE, soutenue en juillet 2012, p. 52.

<sup>69</sup> P.J. Marshall, *A Free Though Conquering People: Eighteenth Century Britain and its Empire*, London, Aldershot, 2003. Plus généralement, sur ces questions,

voir David Killingray, Margarette Lincoln et Nigel Rigby (dir.), *Maritime Empires. British Imperial Maritime Trade in the Nineteenth Century*, Woodbridge, The Boydell Press, 2004.

<sup>70</sup> Aymen Boughanmi, *op. cit.*, p. 52.

<sup>71</sup> John Darwin, *The Empire Project: The Rise and Fall of the British World-System 1830-1970*, Cambridge, Cambridge University Press, 2009.

tannique est-il, du fait de sa non-contiguïté, structuré spatialement selon une logique de réseau maritime, exprimé en jours de navigation. Jusqu'ici, les entrepreneurs impériaux britanniques n'ont pas vraiment éprouvé le besoin de cartographier l'intérieur des terres : un point-à-point côtier entre ports et *stations* leur suffit. En 1890, par contraste, Mackinder est de ceux qui souhaitent convertir leurs compatriotes à une nouvelle imagination géographique, celle des cartes englobant les étendues terrestres de manière plus complète (*On the Necessity of Thorough Teaching in General Geography as a Preliminary to the Teaching of Commercial Geography*, 1890)<sup>72</sup>. Les conditions d'une extension territoriale terrestre « profonde » de l'Empire britannique sont alors en place, sur le plan politique comme culturel<sup>73</sup>.

## Une Royal Navy forcée à réadapter son économie des forces

Dans ces conditions qui dénotent, on l'a dit, un affaiblissement de la logique utilitariste qui avait gouverné le *design* impérial, la Royal Navy commence à perdre insensiblement sa capacité de réactivité. La problématique était certes ancienne. Dans les années 1850 déjà, les meilleures unités de la flotte étaient concentrées aux abords des îles britanniques (*Home Waters*) et en Méditerranée, par peur des progrès français. De plus, après 1857 et la révolte des Cipayes, l'obligation de transporter chaque année en Inde une cinquantaine de régiments européens pèse lourdement sur la logistique de la Navy. Mais, dans l'ensemble, la capacité de contrôle naval du réseau impérial demeurait satisfaisante.

Au début des années 1870, cependant, la réorientation du *grand design* de l'économie stratégique britannique doit tenir compte de la montée en puissance des concurrents européens, et aboutit à un mouvement de concentration navale tout à la fois subit et subi. Pour prendre conscience de l'impact stratégique de cette réorientation, il est nécessaire de bien différencier les deux concepts stratégiques que sont, dans le domaine naval, le *Command of the sea* et le *Sea Control*. Le premier est assuré par les bâtiments les plus puissants d'une flotte, qui permettent la destruction ou le blocus portuaire des éléments principaux de la flotte adverse, assurant une liberté d'action maximale à la flotte dominante. Le *Sea Control*, lui, renvoie à la capacité pour une flotte dispersée de se concentrer au moment voulu pour agir avec succès en différents points d'un espace maritime étendu. Le *Command* est la précondition du *Control*. Mais la nécessité de concentrer les unités pour garantir le *Command of the sea* dans une zone de grande concurrence navale peut affaiblir la capacité de garantir l'exercice dispersé du *Sea control* le long de lignes maritimes de communication étendues, comme l'étaient alors précisément celles de l'Empire britannique<sup>74</sup>.

Certes, la mise en place de la *Royal Navy Reserve*, de la *Fleet Reserve* et de la *Naval Volunteer Reserve* entre 1886 et 1896 a permis d'articuler les capacités de la marine de guerre et de la marine marchande britanniques, ce qui autorise une montée en puissance des moyens de défense en cas de crise<sup>75</sup>. « Cette puissance, analyse Jean-Baptiste Bruneau, est d'autant plus

<sup>72</sup> Halford Mackinder, « On the Necessity of Thorough Teaching in General Geography as a Preliminary to the Teaching of Commercial Geography », *Journal of The Manchester Geographical Society*, vol. 4, 1890.

<sup>73</sup> Ceci posé, Isabelle Avila montre bien, dans un excellent article paru en 2012, que les cartes et les atlas qui paraissent après le « tournant » de 1876 représentent très fréquemment un Empire « faisant partie d'un système-monde » et « révolutionné par les progrès dans le domaine des transports et des communication ». Voir Isabelle Avila, « La carte de l'Empire britannique : construction d'un symbole national, 1884-1914 », dans

Fabrice Bensimon et Armelle Enders (dir.), *Le siècle britannique. Variations sur une suprématie globale au XIXe siècle*, Paris, PUPS, 2012, p. 202.

<sup>74</sup> Sur cette question, en relation avec les enjeux stratégiques au début du XXI<sup>e</sup> siècle, voir Robert C. Burel, « Command of the Sea. An Old Concept Resurfaces in a New Form », *Naval War College Review*, vol. 65, n° 4, Autumn 2012, p. 22.

<sup>75</sup> Jean-Baptiste Bruneau, « La Royal Navy de 1880 à 1931 », dans Claire Laux (dir.), *Le monde britannique de 1815 à 1931*, Paris, Ellipse, 2009, p. 64. En 1884, l'Empire britannique dispose de 246 navires de guerre, dont

*indispensable qu'elle doit permettre [à la Navy] de répondre à sa triple mission de domination des mers proches et des approches de la Grande-Bretagne (...) de sécurisation des voies de communication avec les colonies et plus particulièrement la route de la Méditerranée vers l'Inde [et] d'assurance de la protection globale du système commercial sur lequel repose la prospérité de la nation*<sup>76</sup>. » Mais cette triple mission est en réalité de plus en plus lourde à coordonner pour la Marine britannique, appoint des réserves marchandes ou pas. L'amiral de la flotte John A Fischer et le Premier Lord de l'Amirauté, Lord Selborne, réagissent au début du XX<sup>e</sup> siècle en entamant le plus grand rééquilibrage de la stratégie maritime d'ensemble qu'ait connu la Royal Navy depuis la fin des guerres napoléoniennes. Jusqu'ici, l'Amirauté divisait ses forces tout au long des lignes de communication impériales, tout en donnant la priorité aux bassins atlantique et méditerranéen. Avec Fischer, l'ensemble du dispositif est reconcentré autour des îles britanniques, dès lors que le danger allemand devient prioritaire. Le *Naval Intelligence Department* (NID, créé en 1887) joue un rôle crucial dans ce redéploiement en termes d'économie des forces<sup>77</sup>. Paul Kennedy, dans *Rise and Fall of Great Powers*, son étude devenue classique, a bien exposé ce problème de « surextension impériale » (*imperial overstretch*) qui coûta aux Britanniques la maîtrise de leur empire, et que George Peden résume par « un déséquilibre entre une puissance militaire limitée et des engagements intensifs »<sup>78</sup>.

Peter Benett-Koufie, dans un article récent, met cependant en lumière, de manière assez convaincante, le fait que jusqu'à la fin des années 1930, le Royaume-Uni restera un hégémon capable de tenir son rang face à ses concurrents allemand, puis

japonais et américain<sup>79</sup>. Ce n'est donc pas – ou pas seulement – le lien de causalité entre le déclin – relatif – des ressources économiques et le déclin des ressources militaires britanniques qui devrait être étudié pour expliquer l'affaiblissement de la puissance impériale de Londres au XX<sup>e</sup> siècle, mais aussi la manière dont évolue l'optimisation spatiale du réseau de connectivité globale sur lesquelles repose l'Empire. Dans les années 1890, de nombreuses analyses stratégiques, telles celles de Thomas A. Brassey, alertent sur les graves déficiences capacitaires de la Royal Navy, en insistant précisément sur la faiblesse que constitue l'étendue toujours plus importante de l'Empire<sup>80</sup>. On constate ainsi, malgré la mise en place de l'*Imperial defence* (la Royal Australian Navy prend par exemple la responsabilité de la station australienne en 1913) que c'est bien la convergence entre les nécessités stratégiques de la concentration atlantique face au danger allemand, d'une part, et l'obésité territoriale anti-utilitariste de l'Empire, d'autre part, qui affaiblit de manière décisive la sécurité maritime générale du réseau impérial britannique. À partir du début de XX<sup>e</sup> siècle, cette perte d'adresse spatiale conditionne le destin de l'Empire. Les stations d'Amérique du Sud, d'Amérique du Nord et des Antilles, ainsi que la station Pacifique, sont abolies en 1903 et 1904, celle de Chine voit ses navires principaux retirés à partir de 1905. Le Royaume-Uni peut effectivement, pour quelques années, et comme le dit Benett-Koufie, « tenir son rang » face à ses concurrents maritimes. Mais il ne dispose plus de la maîtrise navale de la connectivité globale, ce qui l'empêche de garantir le *sea control* qui permettait la maintenance de sa cohérence impériale. Dès lors, son déclin en tant que *thalassokrator* polyocéanique est inéluctable.

72 sont encore des voiliers, et 174 naviguent à la vapeur. Les effectifs de la marine se montent à 57 000 hommes. Voir « The general statistics of the British Empire », *Science*, vol. IV, n° 83, 1884, p. 215.

<sup>76</sup> Ibid.

<sup>77</sup> Shawn T. Grimes, *Strategy and War Planning in the British Navy, 1887-1918*, Woodbridge, The Boydell Press, 2012.

<sup>78</sup> George C. Peden, « Winston Churchill, Neville Chamberlain and the Defence of Empire », dans John B.

Hattendorf et Malcolm H. Murfett (dir.), *The Limitations of Military Power*, London, Macmillan, 1990, p. 160.

<sup>79</sup> Peter Bennett-Koufie, « Hegemonic Overreach in the British Empire: Economic Distress, Strategic Imperative, and the Fall of Singapore », *Inquiries Journal*, vol. 9, n° 4, 2017.

<sup>80</sup> Thomas A. Brassey, « Great Britain as a Sea Power », *Nineteenth Century*, July, 1893. Du même : *Problems of Empire*, London, Arthur L. Humphreys, 1904.

## Conclusion

Il semble bien, en conclusion, que du début du XVIII<sup>e</sup> à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les bâtisseurs de la construction thalassocratique britannique, inspirés par une vision du monde utilitariste au triple sens philosophique, économique et stratégique, ont effectivement procédé à des arbitrages géostratégiques quasi-constants, permettant le fonctionnement, la protection et l'entretien efficaces du réseau impérial britannique, en faisant montre de ce que l'on pourrait appeler une « adresse spatiale » spécifique, appuyée sur les possibilités que leur offrait la pleine domination de l'échiquier maritime global. À partir de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, néanmoins, la logique utilitariste de ce *grand design* commence à se déliter : stimulée par la montée en puissance d'autres empires et la concurrence économique allemande, une certaine rigidité prend le pas sur l'efficacité, qui ne conditionne plus aussi directement, ni aussi unitairement, les fins économiques et la structuration stratégique de l'Empire. Économie des flux et Économie des forces tendent à suivre une course divergente. L'adresse spatiale maritime manifestée par Londres décroît inéluctablement au niveau global, jusqu'à rendre le fardeau de la connectivité impériale trop lourd pour la métropole<sup>81</sup>. Dès lors, le « système-monde britannique », dont la cohésion politique dépendait pour une grande part de sa cohérence réticulaire, perd de sa puissance, pour finir par s'évanouir après avoir étonné l'Univers. De ce point de vue, et quelle

que soit la capacité de Londres à résister militairement à la concurrence d'autres acteurs dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle (en particulier via l'*Imperial defence*<sup>82</sup>), il semble possible d'admettre qu'un savoir-faire s'est perdu après 1880. Que l'Empire n'ait pas été bâti selon un plan préconçu et cohérent, comme l'écrit Darwin reprenant les mots fameux de Seeley sur « l'empire par inadvertance »<sup>83</sup>, et qu'il ait été tributaire des soubresauts de l'histoire universelle plus qu'il ne contrôla cette dernière, ne change rien à cette conclusion<sup>84</sup>. De même, l'histoire de la stratégie a depuis longtemps fait litte des conceptions essentialistes de Basil Liddell Hart concernant une supposée « *British Way of Warfare* » exclusivement dominée par la stratégie maritime : l'Army, elle aussi, compta énormément dans la défense de l'Empire. Reste que cet Empire, sans relever d'un plan conçu de toute éternité, n'en était pas moins un projet spatial *pensé* et inspiré, pendant longtemps, par une économie stratégique utilitariste, ou – pour transposer un concept du même Liddell Hart – une *limited liability* étendue à l'échelle planétaire<sup>85</sup>. Une rupture culturelle advient de ce point de vue aux alentours de 1880. Les conséquences de la perte d'adresse spatiale qui s'ensuit seraient intéressantes à intégrer – de manière plus approfondie que la présente synthèse ne le fait – aux autres facteurs explicatifs permettant de comprendre le déclin de la « maîtrise navale britannique<sup>86</sup> » au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, déclin que le désastre de Singapour en 1942 illustrera de manière traumatique sur le plan militaire, et que le renoncement de Suez conclura en 1956 sur le plan politique.

<sup>81</sup> Sur cette période de déclin, voir David Reynolds, *Britannia Overruled: British Policy and World Power in the 20th Century*, London, Longman, 2000. John Ferris, « 'It Is Our Business in the Navy to Command the Seas': The last Decade of British Maritime Supremacy, 1919-1929 », dans Keith Neilson et Greg Kennedy (dir.), *Far Flung Lines: Studies in Imperial Defence in Honour of Donald Mackenzie Schurman*, London, Frank Cass, 1997, p. 124-170. Également: Aaron I. Friedberg, *The Weary Titan, Britain and the Experience of Relative Decline, 1895-1905*, Princeton, NJ, Princeton University Press, 1988. Et Timothy H. Parsons, *The Second British Empire: In the Crucible of the Twentieth Century*, Lanham, Rowman & Littlefield, 2014.

<sup>82</sup> Le *Committee of Imperial Defence* (CID) est établi en 1902.

<sup>83</sup> Cf. Seeley, *The Expansion of England*, 1883. On y trouve le jugement suivant, passé à la postérité: « [British] "conquered and peopled half the world in a fit of absence of mind." »

<sup>84</sup> John Darwin, *The Empire Project*, 2009, *op. cit.*

<sup>85</sup> Nous nous permettons de renvoyer à Olivier Zajec, « Basil Henry Liddell Hart (1895-1970) : illuminations, manipulations et paradoxes du "Clausewitz anglais" », dans Jean Baechler, Jean-Vincent Holeindre (dir.) *Les grands stratèges*, Paris, Hermann, 2015.

<sup>86</sup> Cf. Paul Kennedy, *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, London, Penguin, 2001.



## Bibliographie

### Ouvrages

- ARMITAGE, David, *The Ideological Origins of The British Empire*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000.
- BEAVEN, Brad, *Visions of Empire: Patriotism, Popular Culture and the City 1870-1939*, Manchester, Manchester University Press, 2012.
- BRASSEY Thomas A., *Problems of Empire*, London, Arthur L. Humphreys, 1904.
- CAIN, P. J. et A. G. Hopkins, *British Imperialism : 1688-2015*, London, Routledge, 2016.
- CHASSAIGNE Philippe, *Histoire de l'Angleterre*, Paris, Aubier, 1996.
- CLAVAL, Paul, *La Logique des villes. Introduction à l'urbanologie*, Paris, Librairies Techniques, 1981.
- COLOMB, Philip, *Naval warfare, its ruling principles and practice historically treated*, London, W.H. Allen and co., 1891.
- COMBES, Pierre-Philippe (dir.), *Économie géographique. L'intégration des régions et des nations*, Paris, Economica, coll « Corpus économie », 2006.
- CORBETT, Julian S., *Strategical Terms and Definitions Used in Lectures on Naval History*, réimpression dans la dernière édition de *Some Principles of Maritime Strategy*, Annapolis/ London, Naval Institute Press, 1988.
- CRIMMINS James E. (dir.), *The Bloomsbury Encyclopedia of Utilitarianism*, Bloomsbury Publishing, 2017.
- CROUZET, François, *La guerre économique franco-anglaise au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Fayard, 2008.
- DARWIN, John, *The Empire Project: The Rise and Fall of the British World-System 1830-1970*, Cambridge, Cambridge University Press, 2009.
- DILKE, Charles, *Greater Britain: A Record of Travel in English-Speaking Countries During 1866 and 1867*, London, Macmillan, 1868.
- FINDLAY and O'Rourke, *Power and Plenty: Trade, War, and the World Economy in the Second Millennium*, Princeton University Press, 2007.
- FOCH Ferdinand, *Des Principes de la Guerre* [1903], Paris, Economica, 2008.
- FRIEDBERG Aaron I., *The Weary Titan, Britain and the Experience of Relative Decline, 1895-1905*, Princeton, Princeton University Press, 1988.
- GO Julian, *Patterns of Empire: The British and American Empires, 1688 to the Present*, New York, Cambridge University Press, 2011.
- GRAY Steven, *Steam Power and Sea Power. Coal, the Royal Navy, and the British Empire, 1870-1914*, London, Palgrave Macmillan, 2018.
- GRIMES Shawn T., *Strategy and War Planning in the British Navy, 1887-1918*, Woodbridge, The Boydell Press, 2012.
- HARLOW Vincent, *The Founding of the Second British Empire, 1763-1793*, t. 1: Discovery and Revolution, Oxford, Longman, 1952.
- HENROTIN Joseph, *Julian S. Corbett. Renouveler la stratégie maritime*, Paris, Argos, coll. « Maîtres de la stratégie », 2013.
- HORE Peter (dir.), *Seapower Ashore: 200 Years of Royal Navy Operations on Land*, London, Chatham Publishing, 2001.

HYAM Ronald, *Britain's Imperial Century, 1815-1914 : A Study of Empire and Expansion*, London, Palgrave Macmillan, coll. "Cambridge Commonwealth series", 1993.

KENNEDY Paul,

- *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, London, Penguin, 2001.
- *The Rise and Fall of the Great Powers: Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000*, London, Random Publishing, 1987.

KERRIGAN John, *Archipelagic English: Literature, History, and Politics 1603--1707*, Oxford, Oxford University Press, 2008.

KILLINGRAY David, Margarete Lincoln et Nigel Rigby (dir.), *Maritime Empires. British Imperial Maritime Trade in the Nineteenth Century*, Woodbridge, The Boydell Press, 2004.

LAUX Claire (dir.), *Le monde britannique de 1815 à 1931*, Paris, Ellipse, 2009.

LESTER Alan, *Imperial Networks: Creating Identities in Nineteenth Century South Africa and Britain*, Londres/New York, Routledge, 2001.

LÖSCH A., *Die Raumlische Ordnung der Wirtschaft*, léna, Gustav Fischer, 1940.

LUKACS Philippe, *Stratégie pour un futur souhaitable*, Paris, Dunod, 2008

MAHAN Alfred Thayer, *Naval Strategy, Compared and Contrasted with the Principles and Practices of Military Operations on Land*, London, Sampson, Low, Marston, and Co., 1911.

MARSHALL P.J., *A Free Though Conquering People : Eighteenth Century Britain and its Empire*, London, Aldershot, 2003.

MORRIS Roger,

- *Naval Power and British Culture, 1760–1850: Public Trust and Government Ideology*, Aldershot, Ashgate, 2004.
- *The Foundations of British Maritime Ascendancy: Resources, Logistics and the State, 1755-1815*, New York, Cambridge University Press, 2011.

PARKINSON Roger, *The Late Victorian Navy: The Pre-dreadnought Era and the Origins of the First World War*, Woodbridge, The Boydell Press, 2008

PARSONS Timothy H., *The Second British Empire: In the Crucible of the Twentieth Century*, Lanham, Rowman & Littlefield, 2014.

PITTS Jennifer, *A Turn to Empire*, Princeton, Princeton University Press, 2005.

REYNOLDS David, *Britannia Overruled: British Policy and World Power in the 20th Century*, London, Longman, 2000.

SAID Edward, *Orientalism. Western Conceptions of the Orient*. Londres, Penguin Book, 1978

SCHOFIELD Philip, *Utility and Democracy*, Oxford, Oxford University Press, 2006.

SCHULTZ Bart and Georgios Varouxakis (dir.), *Utilitarianism and Empire*, Lexington Books, 2005.

SEMMELE Bernard,

- *Liberalism and Naval Strategy: Ideology, Interest and Sea Power during the Pax Britannica*, Boston, Harper Collins, 1986.
- *The Rise of Free Trade Imperialism: Classical Political Economy the Empire of Free Trade and Imperialism 1750-1850*, Cambridge, Cambridge University Press, 1970.

TRAVERS Robert, *Ideology and Empire in Eighteenth-Century India: the British in Bengal*, Cambridge, Cambridge University Press, 2007.

WALLERSTEIN Immanuel, *The Modern World System, Mercantilism and the Consolidation of the European World Economy, 1600-1750*, vol. 2, New York, Academic Press, 1980.

WOOD John C., *British Economists and the Empire*, London, Routledge, 1983.

### **Articles, chapitres d'ouvrages collectifs et recensions critiques**

AVILA Isabelle, « La carte de l'Empire britannique : construction d'un symbole national, 1884-1914 », dans Fabrice Bensimon et Armelle Enders (dir.), *Le siècle britannique. Variations sur une suprématie globale au XIXe siècle*, Paris, Pups, 2012

BAUGH Daniel A.,

- « Maritime strength and Atlantic commerce. The uses of "a grand marine empire" », dans Lawrence Stone (dir.), *An Imperial State at War. Britain From 1689-1815*, London, Routledge, 1994, p. 185–223.
- compte rendu de Roger Morriss, *The Foundations of British Maritime Ascendancy: Resources, Logistics and the State, 1755–1815*, New York, Cambridge University Press, 2011, dans *The American Historical Review*, vol. 117, n° 2, 2012, p. 603–605.

BAVOUX Jean-Jacques, « La nodalité : un concept fondamental de l'organisation de l'espace », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 48, 2005

BELL Duncan, « John Stuart Mill on Colonies », *Political Theory*, vol. 38, issue 1, 2009.

BENNETT-KOUFIE Peter, « Hegemonic Overreach in the British Empire: Economic Distress, Strategic Imperative, and the Fall of Singapore », *Inquiries Journal*, vol. 9, n° 4, 2017.

BRASSEY Thomas A., « Great Britain as a Sea Power », *Nineteenth Century*, July, 1893.

BRENNETOT Arnaud, « Optimum territorial et theories de la justice », *Géopoint*, Groupe Dupont, 2010.

BRUNEAU Jean-Baptiste, « La Royal Navy de 1880 à 1931 », dans Claire Laux (dir.), *Le monde britannique de 1815 à 1931*, Paris, Ellipse, 2009.

BUREL Robert C., « Command of the Sea. An Old Concept Resurfaces in a New Form », *Naval War College Review*, vol. 65, n° 4, Autumn 2012.

COT Annie L., « Une utopie utilitariste : Jeremy Bentham et les colonies », *Cahiers d'économie politique*, n°27-28, 1996, p. 193-210.

CROWLEY Cornelius, « L'Angleterre et l'accomplissement marchand de l'idée d'empire », dans René-Marc Pille (dir.), *Le délitement des empires*, Paris, Presses universitaires de Paris-X, 2008.

DELATTRE Charles, « La géocritique d'un espace marin est-elle possible? L'exemple de la thalassocratie », dans Juliette Vion-Dury (dir.), *Le lieu dans le mythe*, Limoges, Presses de l'université de Limoges, 2002.

FERRIS John, « *It Is Our Business in the Navy to Command the Seas: The last Decade of British Maritime Supremacy, 1919-1929* », dans Keith Neilson et Greg Kennedy (dir.), *Far Flung Lines: Studies in Imperial Defence in Honour of Donald Mackenzie Schurman*, London, Frank Cass, 1997, p. 124-170.

FIELDHOUSE David, « Can Humpty-Dumpty be put together again? Imperial history in the 1980s », *Journal of Imperial and Commonwealth History*, vol. 12, n°2, 1984.

GRAY Colin S., « British and American Strategic Cultures », Paper prepared for the Jamestown Symposium 2007, March 2007.

- GROVE Éric, « La pensée navale britannique depuis Colomb », dans Hervé Coutau-Bégarie (dir.), *L'Évolution de la pensée navale II*, Paris, Fondation pour les études de défense nationale, 1992.
- HAUSTEINER Eva Marlene, « Managing the world: conceptions of imperial rule between republicanism and technocracy », *History of European Ideas*, vol. 42, n° 4, 2016, p. 570-584.
- JAHN Beate, « Barbarian thoughts: Imperialism in the philosophy of John Stuart Mill », *Review of International Studies*, vol. 31, n° 3, 2005, p. 599-618.
- KRUGMAN Paul, « Increasing Returns and Economic Geography », *Journal of Political Economy*, vol. 99, n° 3, 1991, p. 483- 499.
- LEROY-BEAULIEU Pierre, « Les Colonies anglaises et les projets d'organisation de l'Empire britannique », *Revue des Deux Mondes*, 68<sup>e</sup> année, quatrième période, tome 139, 1897.
- LESTER Alan, « Imperial Circuits and Networks: Geographies of the British Empire », *History Compass*, vol 4, n°1, 2006, p. 124–141.
- LOUVIER Patrick, « Défendre l'Empire: menaces, enjeux et moyens (1815-1931) », dans Claire Laux (dir.), *Le monde britannique de 1815 à 1931*, Paris, Ellipse, 2009.
- MACKINDER Halford, « On the Necessity of Thorough Teaching in General Geography as a Preliminary to the Teaching of Commercial Geography », *Journal of The Manchester Geographical Society*, vol. 4, 1890.
- MARINOV Hristo, « Optimum spatial, ressources et environnement », dans *L'Espace géographique*, t. 3, n°4, 1974. p. 287-293.
- O'BRIEN Patrick, « Fiscal exceptionalism: Great Britain and its European rivals. From Civil War to triumph at Trafalgar and Waterloo », dans Donald Winch et P.K. O'Brien (dir.), *The political economy of British historical experience, 1688–1914*, Oxford, Oxford University Press/British Academy, 2002.
- PEDEN George C., « Winston Churchill, Neville Chamberlain and the Defence of Empire », dans John B. Hattendorf et Malcolm H. Murfett (dir.), *The Limitations of Military Power*, London, Macmillan, 1990.
- PITTS Jennifer, « Jeremy Bentham: Legislator of the World? A Rereading of Bentham on Colonies », *Political Theory*, vol. 31, n° 2, 2003, p. 200-234.
- ROBERTS Andrew, compte rendu de John Darwin, *Unfinished Empire. The Global Expansion of Britain*, London, Allen Lane, dans *The Telegraph*, octobre 2012.
- ROBINSON Ronald et John Gallagher, « The Imperialism of Free Trade », *The Economic History Review*, vol. 6, n° 1, 1953, p. 1–15.
- SULLIVAN Eileen, « Liberalism and Empire: J. S. Mill's Defense of the British Empire », *Journal of the History of Ideas*, 44, 1983, p. 599–617.
- VINER Jacob, « Power versus Plenty as Objectives in Foreign Policy in the Seventeenth Century », *World Politics*, vol. 1, p. 319-61.
- WEINGAST Barry R., *War, Trade, and Mercantilism: Reconciling Adam Smith's Three Theories of the British Empire* (September 6, 2018). <https://ssrn.com/abstract=2915959> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2915959>
- ZAJEC Olivier, « Basil Henry Liddell Hart (1895-1970) : illuminations, manipulations et paradoxes du "Clausewitz anglais" », dans Jean Baechler, Jean-Vincent Holeindre (dir.) *Les grands stratèges*, Paris, Hermann, 2015.

## ***Mémoires de recherche et thèses***

Aw Thierno, *La ville nouvelle de Marne-la-Vallée et son insertion dans la dynamique francilienne. Évaluation des enjeux du renforcement de la structure polycentrique sur les systèmes de déplacement*, thèse de doctorat, spécialité transports, soutenue en décembre 2010, Ecole des Ponts ParisTech, Université Paris-Est, École doctorale Ville, Transports et Territoires

BOUGHANMI Aymen, *L'impérialisme britannique de libre-échange, 1846-1932. Une analyse géoéconomique*, thèse de doctorat d'études anglophones, Université Sorbonne nouvelle – Paris III, École doctorale 514 – EDEAGE, soutenue en juillet 2012

ZIADI Latifa, *La liquidité des marchés boursiers. Cas de la Bourse des Valeurs Mobilières de Tunis*, Thèse de doctorat en Monnaie, Financement et Economie Internationale, Faculté de Sciences Economiques et de Gestion, Groupe d'Analyse et de Théorie Economiques. UMR-CNRS 2514, Université Lumière Lyon II, 2001.

## ***Rapports étatiques ou interétatiques officiels***

CICDE, *Méthode de planification de niveau opératif*, Publication interarmées, CIA 01-1 (A), 2013.



Contact : [iesd.contact@gmail.com](mailto:iesd.contact@gmail.com)

Site : <https://iesd.univ-lyon3.fr/>

IESD – Faculté de droit  
Université Jean Moulin – Lyon III  
1C avenue des Frères Lumière – CS 78242  
69372 LYON CEDEX 08