

**NOUVELLES ROUTES MARITIMES ARTIFICIELLES.
HISTOIRE DES CANAUX INTEROCEANIQUES ET PERSPECTIVES
GEOSTRATEGIQUES.**

Frantz MYNARD,

Maître de conférences à l'Université de Nantes ;

Frédéric DAVANSANT,

Maître de conférences à l'Université du Littoral - Côte d'Opale.

Abstract

Maritime routes control is the foundation for domination of the seas. A new sea route can be natural or artificial. Two the four main passages (Panama, Suez, Hormuz, Malacca) are artificial (Suez and Panama). The ability to open permanently (until today) new artificial sea routes – i.e. traced by the hand of man – constitutes a historic turning point.

If one notes that there are some artificial means during the 14th and 15th centuries, it is a strictly navigation circumscribed to rivers and river mouths. Because of its impacts on economy, politics, demography, topography and natural resources, drawing a channel is by definition political. Like natural routes, it aims to open a new trade route to the detriment of other relationships.

Designed in a mercantilist framework, the channel interests both land and maritime regimes and actors. It concentrates political and legal tensions. Artificial sea route therefore constitutes a paradox: it is an international track and at the same time the instrument of the power of states, and therefore, a barometer of world powers.

La maîtrise des routes maritimes fonde la domination des mers¹. Les thalassocraties tirent leur puissance non seulement du contrôle des circuits existants mais encore de leur capacité à sécuriser de nouveaux itinéraires sur le plan technique, politique et commercial. Ces routes sont historiquement reliées à la recherche d'une position dominante pour maîtriser l'accès à une ressource ou à un marché. Dès l'Antiquité, les expéditions égyptiennes lancées vers le Soudan et l'Érythrée visent l'ébène, la myrrhe et l'ivoire². Les Phéniciens puis les

¹ Pour une définition des « routes maritimes », v. FREMONT, « Les routes maritimes », dans *Planète océane*, Paris, Choiselet, 2006, pp. 39-50. – Pour une définition de la « thalassocratie » dans M. VERGE-FRANCESCHI, *Dictionnaire d'histoire maritime*, Paris, Robert Laffont, coll. Bouquins, 2002.

² L'un des célèbres des voyages commerciaux de cette période reste l'expédition vers le Pays de Pount, en l'an VIII, ordonnée par la Reine-Pharaon Hatshepsout (cinquième souverain de la XVIII^e dynastie, qui règne de 1479 à 1457 av. J.-C.). Les scènes sculptées sur les parois de la deuxième

NOUVELLES ROUTES MARITIMES

Carthaginois, les Grecs, les Romains franchissent le détroit de Gibraltar, afin de se saisir du marché de l'étain³. Il est possible de multiplier les exemples et les horizons dans les cultures grecque, arabe et normande⁴. Depuis les Grandes découvertes, les axes du commerce maritime mondial ont d'ailleurs été dessinés par cette constante recherche de routes commerciales alternatives aux routes terrestres et aux axes préétablis⁵. La recherche de la « route des Indes » explique la géographie moderne et contribue à une première maritimisation du monde, depuis le franchissement du Cap de Bonne-Espérance (1488)⁶. Les expéditions

terrasse du temple de Deir-el-Bahari rappellent cette expédition, v. C. DESROCHES-NOBLECOURT, *La Reine mystérieuse Hatshepsout*, Paris, Pygmalion, 2002, p. 213. – N. GRIMAL, *Histoire de l'Égypte ancienne*, Paris, Fayard, 1988, p. 274.

- ³ Pour la culture phénicienne et les nouvelles routes maritimes carthagoises - Concernant le voyage d'Himilcon au V^{ème} siècle avant J.-C. relaté par Pline et par Avienus (*Ora maritima*), lorsqu'il touche les rives de la Grande Bretagne actuelle et les Cassitérides (« îles de l'étain », *Kassiteros* en grec, v. PLINE L'ANCIEN, *Histoire naturelle*, IV, trad. Zehnacker Hubert, Paris, Les Belles Lettres, 2015, XVI (30), p. 75 ; pour une autre traduction v. *Histoire naturelle*, IV, XXX [192], texte traduit, présenté et annoté par Stéphane Schmitt, La Pléiade, Gallimard, Paris, 2013, p. 208-209. – R. F. AVENIUS, *Description de la Terre, Les régions maritimes, Phénomènes et pronostics d'Aratus, et pièces diverses*, traduit par E. DESPOIS et E. SAVIOT, C. L. F. Panckoucke, Paris, 1843, p. 111, 127 et 129. – Concernant le parcours gravé au temple de Baal-Hammon retraçant un itinéraire depuis les colonnes d'Hercule jusqu'au Golfe de Guinée au V^e siècle avant notre ère, v. *Palatinus graecus 398*, manuscrit byzantin du dernier quart du IX^e siècle, le *Vatopedinus 655* du XIV^e siècle (conservé à la British Library) et *l'editio princeps* est due à Sigismund Gelenius (Bâle, 1533). – J. DESANGES, *Recherches sur l'activité des méditerranéens aux confins de l'Afrique : VI^e siècle av. J.-C. - IV^e siècle après J.-C.*, Publications de l'École Française de Rome, 1978, 486 p., p. 392-403.
- ⁴ Pour la culture grecque et les nouvelles routes maritimes, v. le premier manuel pratique de navigation du navigateur Scylax de Caryanda, qui touche l'Inde au V^e s. avant J.-C., v. S. Donald JOHNSON et J. NURMINEN, *La grande histoire de la navigation*, trad. N. Blot, Alice Dozance, Thierry Secrétan, Paris, National Geographic, 2009, 47-48 ; p. 50. – Pour la culture arabe et les nouvelles routes maritimes jusqu'à l'Indonésie, v. G. F. HOURANI et J. CARSWELL, *Arab seafaring in the Indian Ocean in ancient and early medieval times*, Princeton University Press, 1995, p. 83, 102, 149. – Pour la culture normande et les nouvelles routes maritimes en Atlantique nord vers le Groenland et le Vinland v. R. BOYER, *Les Vikings. Histoire, mythes, dictionnaire*, Robert Laffont, 2008, p. 285 – *Ibid.*, *Islande Groenland Vinland. Essai sur le mouvement des Scandinaves vers l'Ouest*, Arkhé, Paris, 2011.- Concernant les comptoirs normands et la société viking au Groenland et au Vinland, v. J. DIAMOND, *Effondrement, comment les sociétés décident de leur disparition ou de leur survie*, Paris, Gallimard, nrf, deuxième partie, chapitre VI, VII, VIII.
- ⁵ Pour la découverte de nouvelles routes terrestres et maritimes, v. VASCO de GAMA, *La relation du premier voyage aux Indes, 1497-1499*, Chandeigne, 2010. – Sur les conséquences économiques des « Grandes découvertes » sur la route de la soie, v. S. WHITFIELD, *The Silk Road : Trade, War and Faith*, Chicago, Serindia, 2004 - *À la rencontre de Sindbad, la route maritime de la soie*, Paris, Musée nationale de la Marine, 1994. – Pour l'exploration des routes terrestres à la fin du Moyen Âge, v. Jean de Mandeville, *Le livre des merveilles du monde*, éd. Christiane Deluz, Paris, CNRS, 2000, 31 - Marco POLO, *Le devisement du monde*, notes Louis Hambis, Paris, Klincksieck, 2013. – C. GADRAT-OUERPELLI, *Lire Marco Polo au Moyen Âge : traduction, diffusion et réception du « Devisement du Monde »*, Trunhout : Brepols, 2015.
- ⁶ Sur le portugais Bartolomeu Dias et la découverte du cap de Bonne espérance (1488), v. A. TEIXEIRA da MOTA, *Bartolomeu Dias : descobridor do cabo de Boa-Esperança*, Lisbonne, Secretaria de estado das comunidades portuguesas, 1988. – Pour la prise de conscience de l'existence d'un *Nouveau monde* au début du XVI^e siècle, v. A. VESPUCCI, *Mundis novus*, Troina (Italie), Città aperta edizioni, not. Cristiano Spila, Nuovo Planetario 2007. – *Le nouveau monde* :

NOUVELLES ROUTES MARITIMES ARTIFICIELLES

maritimes de Colomb (1492), Vasco de Gama (1497)⁷, Jean Cabot (1497), Magellan (1498), qui réalise la première circumnavigation, ou de Jean de Verazzane (1523) sont avant tout destinées à ouvrir de nouvelles routes maritimes entre l'Europe et l'Asie, à une époque où la voie méditerranéenne est plus ou moins difficile d'accès⁸. C'est encore la recherche d'une autre voie vers le Pacifique, qui justifie le voyage du navigateur Sébastien Cabot (1517) et ceux postérieurs des aventuriers hollandais, Willem Janszoo (1605) et Abel Tasman (1642). Ces entreprises décloisonnent l'Ancien et le Nouveau monde. Elles révèlent aux Européens les détroits stratégiques. Elles rendent possibles les projections coloniales. Cette navigation européenne mondiale se trouve à l'origine des représentations cartographiques euro-centrées, dont l'écheveau complexe est aujourd'hui en cours de déconstruction⁹. L'ouverture de ces nouvelles routes maritimes constitue incontestablement un renversement géostratégique. C'est pourquoi le philosophe allemand Sloterdijk n'enracine pas la modernité dans une date précise – la chute de Constantinople (1453), l'invention de l'imprimerie (1454), la découverte des Amériques (1492) – mais dans les manœuvres techniques des *marinheiros* du XV^e siècle, et plus spécialement dans une figure nautique : la *volte de mer* ou boucle de mer¹⁰, qui

récits de Christophe Colomb, Pierre Martyr d'Anghiera, Amerigo Vespucci, trad. J.-Y. Boriaud, Paris, Les Belles Lettres, La roue à livres, 1992. - v. également Francis Bacon, *La nouvelle Atlantide*, trad. Michèle Le Doeuff et Margaret Llasera, Paris, Flammarion, 2000.

⁷ Vasco de Gama est en effet fait « Amiral des Indes ». - Pour Vasco de Gama et l'Inde, v. Vasco da Gama e a Índia, Conferência internacional: les 11-12-13 de maio 1998, Lisbonne, Fundação Calouste Gulbenkian ; Paris Chancellerie des universités, 1998.

⁸ Pour les conséquences politiques et économiques de la chute de Constantinople, en 1453, v. N. OIKONOMIDES, *Hommes d'affaires grecs et latins à Constantinople (XIII^e- XV^e siècle)*, Paris, Vrin ; Montréal, Institut d'études médiévales, 1979. ; S. RUNCIMAN, *La chute de Constantinople*, trad. Auffret-Pignot Hélène, Paris, Taillandier, 2007. - Pour les aventures et le financement des voyages de Giovanni de Verrazzano (1524), v. M. MOLLAT DU JOURDIN, J. HABERT, *Giovanni et Girolamo Verrazano, navigateurs de François I^{er} : dossiers et voyages*, Paris, Imprimerie nationale, 1982. -v. R. HERVAL, *Giovanni de Verrazzano et les Dieppois à la recherche de Catay (1524-1528) : étude historique accompagnée d'une traduction intégrale de la célèbre lettre de Verrazzano à François I^{er}*, Paris ; L'estrigant : Jouan & Bigot, 19 – J. HABERT, *When New York was called Angoulême : a history of the discovery of New York Bay*, New York, Transocean Press, 1949.

⁹ Pour le décentrement du monde, v. D. CHAKRABARTY, *Provincialiser l'Europe : la pensée postcoloniale et la différence historique*, trad. Olivier Rucher et Nicolas Vieillescazes, Paris, Amsterdam, 2009. - Sur la circulation normative et la globalisation actuelle, v. G. LHUILLIER, *La loi roman*, Laval, PUL, p. 98. – K. BENYEKHLEF, A. PEIREIRA DE SOUSA, K. SEFFAR, *Une possible histoire de la norme : les normativités émergentes de la mondialisation*, Montréal, Thémis, 2016. De ce point de vue, nous assistons à la déconstruction de cet écheveau complexe à travers la globalisation actuelle, Nous sommes bel et bien *postmodernes*.

¹⁰ P. SLOTERDIJK, « Toumant et révolution : discours sur la pensée heideggérienne du mouvement », dans *L'Heure du crime et le temps de l'œuvre d'art*, Calmann-Lévy, Paris, 2000, p. 147 : « Cette manœuvre fantastique, qui devint rapidement aussi banale que l'est aujourd'hui le trafic aérien, a reçu des marins portugais un nom sonore : volta do mar, la volte de mer [...] Sans la volte de mer, les Européens n'auraient pas trouvé l'Amérique [...] Il n'y aurait pas eu de navigation mondiale européenne, et donc pas de mondialisation à partir de l'Europe, pas d'immigration des Européens dans les deux Amériques, pas de colonisation de l'Australie, pas d'Espagnols aux Philippines et au Mexique, pas de Portugais à Goa, pas de Hollandais à Sumatra, pas d'Anglais en Afrique et en Inde ».

NOUVELLES ROUTES MARITIMES

ouvre la maîtrise de l'Atlantique. Si la maîtrise de la voûte de mer ouvre l'âge des découvertes, une autre révolution technique vient la clore au XVII^e siècle avec l'ouverture du premier canal de conjonction des mers (1666 - 1681).

Une nouvelle route maritime peut être en effet naturelle ou *artificielle*. Sur les quatre principaux passages du monde (Panama, Suez, Ormuz, Malacca), deux d'entre eux sont artificiels (Suez et Panama). La possibilité d'ouvrir durablement (et jusqu'à nos jours) de nouvelles *routes maritimes artificielles* – c'est-à-dire tracées par la main de l'homme – constitue un véritable virage¹¹. Ce second basculement technique se situe au début du XVII^e siècle. Si l'on relève l'existence de quelques voies artificielles au cours des XIV^e et XV^e siècles, il s'agit d'une navigation strictement circonscrite aux cours d'eau et à l'embouchure des fleuves. Citons, entre autres, la construction du canal de la Stecknitz en Allemagne, au cours des années 1391-1398, l'invention de l'écluse près d'Utrecht, à Vreeswijk en 1373 ou encore la construction du canal de Milan, en 1439. Ce n'est qu'au milieu du XVII^e siècle, soit un siècle après Vasco de Gama, Colomb et Magellan, un siècle après le traité de Tordesillas, qu'apparaissent des projets d'une toute autre nature, habités par une ambition techniquement inédite : la *conjonction des mers*. Ces projets émergent alors que s'achèvent les Grandes découvertes, et il est intéressant de constater qu'ils sont portés par des puissances qui, sans être négligeables ou faibles, se sont lancées plus tardivement sur la route des Indes, comme la France. Il n'est donc pas surprenant que des puissances arrivées plus tardivement dans la course aux richesses se soient d'abord cherchées les moyens de s'ouvrir les routes d'un « troisième monde » jusqu'au XVIII^e siècle¹² ou tout au moins les moyens de court-circuiter celles qui pouvaient exister, grâce aux canaux (Midi, Suez, Panama).

Parce qu'il a un impact sur l'économie, la politique, la démographie, la topographie et les ressources naturelles, le tracé d'un canal est par définition géopolitique¹³. À l'image des routes maritimes naturelles, il vise à ouvrir une

¹¹ Pour l'importance historique des canaux maritimes dans l'essor du commerce maritime mondial, v. C. PIQUET, *Histoire du canal de Suez*, Paris, Perrin, 2009. – M. DE BANVILLE, *Le canal de Panama. Un siècle d'histoires*, Grenoble, Glénat, 2014 - Sur le renouveau de la question des canaux maritimes confronté au gigantisme des navires et à la mondialisation économique, v. D. URIBE VARGAS, « Le nouveau canal interocéanique au regard du droit international », dans *Annuaire français du droit international*, v. 42, 1996, p. 308-314. – J.-P. PANCRACIO, « De l'excitation sur les canaux internationaux », sur blogs.univ-poitiers.fr/jp-pancracio/category/canaux-et-detroits-internationaux, page consultée le 14 décembre 2015. »

¹² Pour le rêve d'une « France australe » et la découverte du continent austral (*Terra australis incognita*), consécutivement aux expéditions de La Pérouse et de Bougainville, v. Bruno FULIGNI, *Le tour du monde des terres françaises oubliées*, Editions du Trésor, Paris, 2014, p. 96.

¹³ Un canal intéresse à la fois l'histoire des sciences et des techniques, l'histoire du droit international et maritime, l'histoire de l'économie, l'économie politique, et l'histoire de l'environnement et de la biologie, v. C. DELONGUEVILLE et R. SCAILLET, « Les espèces invasives de mollusque en Méditerranée, » Conférence donnée le samedi 25 novembre 2006 à l'Institut royal des Sciences naturelles de Belgique ; dans *NOVAPEX* 8 (2), 10 octobre 2007, p. 47-70. - Nous envisageons ici les seuls canaux maritime interocéaniques, bien que d'autres classifications élargies pourraient y inclure les pipelines ou le tunnel sous la Manche, v. la réflexion d'A. SIEGFRIED, Suez, *Panama et les routes*

NOUVELLES ROUTES MARITIMES ARTIFICIELLES

nouvelle voie d'échanges au détriment d'autres relations et ce mécanisme, depuis les origines. Le pharaon Nékaou, en 600 avant J.-C. envisage de construire un canal reliant le Nil à la Mer Rouge pour échapper à la concurrence des Grecs (nord de la méditerranée) et des Phéniciens (sud de la méditerranée). L'échec de ce premier projet de canal maritime est néanmoins à l'origine de la découverte d'une nouvelle route maritime. En effet, suite à ce revers, le pharaon fait entreprendre un voyage de circumnavigation du continent africain¹⁴. Si tant est que l'on écarte les projets antiques ou les réalisations inachevées pour des raisons technologiques ou financières¹⁵, le tracé des révèle une vision géopolitique, où voies naturelles et artificielles se complètent et interagissent. Dans la doctrine internationaliste, et compte tenu de l'obligation où se trouvent aujourd'hui de nombreux pays de les emprunter, la question des canaux interocéaniques apparaît comme un sujet de tensions internationales. Le caractère souverain ou non des installations, leur éventuelle neutralité en temps de guerre provoquent des controverses juridiques depuis le XIX^e siècle¹⁶. En ce

maritimes mondiales, Armand Colin, 3^{ème} éd., Paris, 1945, p. 13 : « Si l'on cherche à classer les routes, plusieurs classifications se présentent à l'esprit. La plus naturelle est la classification en routes maritimes terrestres, aériennes, éventuellement sous terraines (les pipelines). Une seconde classification, plus politique ou économique, comporte la division en routes internationales, intercontinentales, impériales, ces dernières réunissant les métropoles avec leurs empires ».

¹⁴ D'après Hérodote, c'est sous le règne de Nékaou II (609-594) qu'aurait été organisée cette première circumnavigation. Partis de la Mer rouge, des navigateurs égyptiens auraient accompli le périple de l'Afrique pour revenir en Méditerranée seulement trois ans plus tard, après avoir franchi les colonnes d'Hercule, v. HERODOTE, *Histoires*, livre IV (Melpomène), texte établi et traduit par Philippe-Ernest, Paris, Les Belle Lettres, 4^e tirage, 1985, IV, p. 71 : « canal allant du Nil au golfe arabique ».

¹⁵ Sans prétendre à l'exhaustivité, citons quelques exemples. – Pour l'Égypte Antique, citons le canal reliant le delta du Nil à la mer Rouge, projeté dès le Moyen Empire et dont la construction est entamée, puis abandonnée sous le règne du pharaon égyptien Nékaou évoqué plus haut. Après la conquête de l'Égypte par la Perse, Darius puis Xerxès auraient, selon Diodore de Sicile, fait reprendre les travaux avant de les arrêter. Ce n'est que sous le règne de Ptolémée II Philadelphe que les travaux ont été achevés, v. S. Donald JOHNSON, J. NURMINEN, *La grande histoire de la navigation*, op. cit., pp. 41-42 – J.-J. AUBERT, « Aux origines du canal de Suez ? Le canal du Nil à la mer rouge revisité », in *Espaces intégrés et ressources naturelles dans le monde romain*, 2004, p. 219-252. – En Grèce antique, vers 600 avant notre ère, le tyran grec Périandre envisage le creusement de l'isthme de Corinthe. À Rome, au I^{er} siècle ap. J.C., les Romains envisagent plusieurs projets importants. Néron imagine de relier Rome à la ville côtière d'Ostie, puis de connecter le Lac Averse, près de Putéoli, à Ostie. Il reprend l'idée du canal de Corinthe et ordonne le début des travaux, qui cesseront avec sa mort. En 111 après Jésus-Christ, une correspondance entre Plinius le Jeune et Trajan évoque un projet de canal entre le Lac Sapanca et la mer de Marmara, aux fins de favoriser le commerce maritime, v. K. D. WHITE, *Greek and Roman Technology* London: Thames and Hudson, 1984, p. 110–112 et 227–229 ; C. WIKANDER, « Canals », dans Ö. WIKANDER (dir.) : *Handbook of Ancient Water Technology*, Technology and Change in History, vol. 2, Brill, Leiden, 2000, p. 328–330 ; K. GREWE, « Tunnels and Canals », dans J. P. OLESON (dir.) : *The Oxford Handbook of Engineering and Technology in the Classical World*, Oxford University Press, 2008, p. 319–336. – V. également J. W. HUMPHREY, J. P. OLESON John Peter, A. N. SHERWOOD, *Greek and Roman Technology*, London ; New York, Routledge, 1998.

¹⁶ Pour les controverses juridiques, v. T. TWISS, « La neutralisation du Canal de Suez » dans *Revue de Droit international et de législation comparée*, Tome VII, Imprimerie de I.-S. Van Doosselaere, Gand, 1875, p. 682 ; P. FIORE, *Nouveau Droit international public*, traduit de l'italien et annotée par Charles Antoine, tome 2, 2^{ème} éd., A. Durand et Pedone-Lauriel éditeurs, Paris, 1885, p. 31 et

NOUVELLES ROUTES MARITIMES

qui concerne le canal de Suez creusé en Égypte (1859-1869), les tensions apparaissent dès 1840 entre la France, l'Angleterre, la Russie ou la Turquie à propos des droits de passage et sur la question du passage en temps de guerre. Plus près de nous, l'existence de projets alternatifs au Canal de Panama (Colombie, Nicaragua)¹⁷ et les débats qu'il occasionne sur le plan politique, économique et désormais environnemental souligne l'intérêt persistant et croissant porté aux canaux internationaux. Le canal maritime se situe au cœur d'une problématique, qui confronte la terre et la mer, l'international et la national, la liberté des mers et la souveraineté¹⁸. Dans le *Léviathan ou la doctrine de l'État*, ou encore dans le *Nomos de la terre*, Carl Schmitt souligne un paradoxe intéressant, très bien mis en évidence par Dominique Weber¹⁹. Pour représenter l'État souverain, Hobbes s'est servi de la métaphore du *Léviathan*, c'est-à-dire un monstre marin²⁰, parce qu'il a pour modèle l'Angleterre, qui se construit sur une vision thalassocratique²¹. Pour Schmitt, cette image de « grand poisson pour figurer la construction étatique est trompeuse », parce que la mer précisément est libre de l'État tandis que la terre est l'espace de l'État par excellence. Comme le note Carl Schmitt, il aurait fallu distinguer Le Léviathan de Béhémoth, l'autre animal de la bible, qui est un monstre terrestre. Or le canal est précisément la réalisation qui confronte ces deux monstres de la stratégie politique : le Léviathan et le Béhémoth. Conçu dans un cadre mercantiliste, le canal intéresse tant les thalassocraties que les tellurocraties, et concentre les tensions, politiques et juridiques (I). La route maritime artificielle présente donc le paradoxe d'être à la fois une voie internationale et en même temps l'instrument de la puissance des États, et partant, un baromètre des puissances mondiales (II).

s.. - Pour les questions portant sur la neutralité et la neutralisation des canaux, voir le très intéressant chapitre préliminaire de R. PERRUCHOU, *Le régime de neutralité du Canal de Panama*, PUF/IUHEL, Paris/Genève, 1984, (341 p.), pp. 5-20.

¹⁷ Songeons notamment au projet chinois à 60 milliards négocié entre le Nicaragua et le consortium chinois Hongkong Nicaragua Development Investment Ltd (HKND).

¹⁸ Pour le débat sur la liberté des mers, v. D. GAURIER, *Histoire du droit international. de l'Antiquité à la création de l'ONU*, Presses Universitaires de Rennes, 2014, p. 255 et s. – P.-F. FORISSIER, « La liberté des mers », dans *Défense nationale et sécurité collective*, octobre 2009, p.34 et s.

¹⁹ Pour la problématique au cœur de l'ouvrage de Schmitt et sur le symbole du monstre maritime échoué sur le continent, v. D. WEBER, « Hobbes, les pirates et les corsaires. Le « Léviathan échoué » selon Carl Schmitt, dans *Astérior*, 2 | 2004, mis en ligne le 05 avril 2005, consulté le 14 décembre 2015. URL : <http://asterion.revues.org/94>.

²⁰ V. C. SCHMITT, *Le Léviathan dans la doctrine de l'État de Thomas Hobbes. Sens et échec d'un symbole politique*, chap. VII, Coll. L'ordre philosophique, Seuil, Paris, 2002, p. 138: « Une vieille prophétie anglaise du 12^e siècle souvent citée dit : « Les petits du Lion seront transformés en poissons de mer ». Mais le Léviathan de Hobbes a suivi le chemin inverse : un grand poisson a été érigé en symbole du processus typiquement continental de la formation étatique des puissances terrestres européennes »,

²¹ *Ibid.*, p. 7.