

Fiche de présentation

1 - " La stratégie américaine de contrôle des routes océaniques : 1850 - 1914 "

2 - Commissaire principal de la marine Martineau François

3 - 09 avril 1999

4 - Groupe C 6

5 -Mémoire de stratégie

6 - Ce mémoire s'attache à démontrer que la date de 1898 généralement retenue comme marquant le début de l'expansionnisme américain n'est sans doute pas aussi pertinente qu'on le pense. L'examen plus poussé de la politique étrangère américaine depuis la fin du XVIIIe siècle permet de constater l'existence d'une " grande stratégie " caractérisée par la permanence d'un certain nombre d'objectifs poursuivis sans relâche par les présidents des Etats-Unis et leurs secrétaires d'Etat parmi lesquels la maîtrise de l'Amérique Centrale, zone du futur canal interocéanique. Cet objectif sera atteint grâce à une détermination sans faille qui éliminera toute autre influence étrangère de la zone, une politique d'acquisition de bases navales en mer des Caraïbes et dans le Pacifique et enfin la constitution d'une marine océanique. Cette politique menée de manière active dès avant la guerre de Sécession offrira dès 1914 le statut de puissance mondiale aux Etats-Unis.

7 - Mots clefs : Etats-Unis, Marine, Politique étrangère, Amérique Centrale, Panama, routes maritimes.

La stratégie américaine de contrôle des routes océaniques : 1850-1914

Theodore Roosevelt

La guerre hispano-américaine de 1898 : continuité ou rupture ?

Il est fréquent de faire débiter l'expansionnisme américain en 1898 avec la guerre hispano-américaine, dont on commémorait, il y a peu le centenaire.

Il est tentant de présenter l'expansionnisme américain comme une réaction somme toute accidentelle à la " provocation " qu'aurait constituée les opérations de répression sauvage menées par la puissance coloniale espagnole à Cuba.

Evoquant la destruction de la flotte espagnole dans la baie de Manille par l'amiral Dewey le 1^{er} mai 1898, l'historien américain Field écrit ainsi : "*L'impérialisme fut le produit de la victoire de Dewey.*" ("*Imperialism, we may say, was the product of Dewey's victory.*")

Il est tout aussi tentant d'attribuer une influence déterminante aux écrits d'Alfred Thayer Mahan pour expliquer cet expansionnisme. Le rôle joué par les écrits d'Alfred Thayer Mahan et notamment de l'ouvrage qui l'a rendu célèbre *The Influence of sea power upon History* paru en 1890 est souvent mis en avant pour expliquer ce changement de l'attitude des Etats-Unis sur la scène internationale.

Une telle présentation ne résiste pas à une analyse plus poussée.

Sans s'attarder sur les causes réelles, encore mal connues, de l'explosion du croiseur américain *USS Maine* dans le port de la Havane qui servit de prétexte à l'intervention militaire des Etats-Unis et au déclenchement de la guerre hispano-américaine, une étude de la politique étrangère américaine pendant la seconde moitié du XIXe siècle permet de mettre en évidence les objectifs stratégiques des Etats-Unis et la remarquable continuité dont les secrétaires d'Etat américains firent preuve pour les atteindre.

Si l'attitude expansionniste des Etats-Unis apparaît au grand jour en 1898, elle a, en fait, commencé beaucoup plus tôt et bien avant qu'Alfred Thayer Mahan ait publié son premier ouvrage.

Cette période doit donc être pensée plus en termes de continuité que de rupture. Comme le fait remarquer Gérard Chaliand : "*Peut-être la rupture que constitue aux yeux de certains historiens la date de 1898, lorsque les Etats-Unis entrent en guerre avec l'Espagne pour s'emparer du contrôle des Caraïbes tout en occupant les Philippines, est-elle moins nette qu'il n'y paraît.*"

La date de 1898 apparaît, en effet, plus comme un aboutissement que comme le début de l'expansionnisme américain.

L'objectif de cette étude est de montrer que les événements de 1898 ne sont pas un hasard, un accident de l'histoire mais s'inscrivent au contraire dans une logique stratégique américaine perceptible sur la longue durée.

Cette logique consiste, dans une première phase, à s'assurer à tout prix la maîtrise de l'isthme d'Amérique centrale afin de contrôler le futur canal interocéanique dont la construction

semble inéluctable. Ce souci est présent dans les écrits des premiers présidents des Etats-Unis dès le début du XIXe siècle.

La deuxième phase consiste à acquérir les bases navales outre mer qui permettront la protection des accès maritimes du futur canal tant en mer des Caraïbes que dans le Pacifique ainsi qu'une présence sur les grandes routes commerciales. Une attention toute particulière est accordée aux routes maritimes permettant d'accéder à la Chine. L'acquisition de bases navales devient un axe important de la politique étrangère américaine dès avant la guerre de Sécession.

La troisième phase consiste à développer ce qui n'est, après la guerre de Sécession, qu'une marine de gardes – côtes, pour en faire une marine de haute mer. Conçue et présentée comme un instrument défensif destiné à affronter les flottes ennemies en une bataille décisive, les présidents et secrétaires d'Etat américains l'utiliseront très rapidement comme un outil de gestion des crises au service d'une politique étrangère volontariste refusant aux puissances européennes toute intervention sur le continent américain. Cette phase commencée réellement en 1890 porte déjà ses fruits en 1898 et le mouvement ne fera que s'amplifier.

Les deux dates retenues comme limites de cette étude ne l'ont pas été par hasard. En 1850, les Etats-Unis et la Grande-Bretagne signent le traité Clayton – Bulwer par lequel les parties signataires s'engagent à renoncer au contrôle exclusif d'un éventuel canal interocéanique.

Or, en 1914, le canal de Panama, sous contrôle exclusivement américain, est ouvert au trafic maritime. Entre temps, la marine de guerre américaine est devenue une marine de premier rang.

La grande stratégie poursuivie entre ces deux dates par les présidents et secrétaires d'Etat américains a donc été couronnée de succès : les Etats-Unis sont devenus une puissance mondiale contrôlant le nouveau point stratégique qu'est devenu le canal de Panama.

Cette étude se propose d'examiner la grande stratégie des Etats-Unis de 1850 à 1914 en s'intéressant successivement aux trois volets qui la composent :

- le contrôle d'un canal interocéanique,
- l'acquisition de bases outre-mer,

- le développement d'une flotte de haute mer.

" Les États n'ont pas d'amis, ils n'ont que des intérêts. "

Charles de Gaulle

1 - Un projet STRATEGIQUE : CONTROLER LE FUTUR canal INTER-OCEANIQUE

1.1 – UN expansionnisme précoce

L'expansionnisme américain commence bien avant 1898. L'étude des discours et des écrits des secrétaires d'Etat et des présidents permet de constater l'existence d'un projet stratégique très tôt formulé.

Le président James Monröe, estimait qu'il était nécessaire de faire de l'Amérique une grande puissance : *" Il doit apparaître à tous que, plus on mènera loin l'expansion, du moment qu'elle n'excède pas la juste limite, plus la liberté d'action pour les deux gouvernements [de chaque Etat et fédéral] sera grande. et plus leur sécurité sera parfaite ; et plus le peuple américain tout entier y gagnera dans tous les autres domaines. L'étendue de son territoire, importante ou modeste, confère beaucoup de ses traits à une nation. Elle signifie l'augmentation de ses ressources, de sa population, de sa force concrète. Elle marque, en bref, tout ce qui fait la différence entre une grande et une petite puissance. "*

William Seward, secrétaire d'Etat des présidents Lincoln et Johnson est un des premiers à rendre public un projet expansionniste. En 1846, il déclare : *" notre peuple est destiné à rouler ses vagues irrésistibles des barrières glacées du Nord aux rivages du Pacifique à la rencontre de la civilisation orientale. "* En 1867, à Boston, il déclare : *" Accordez-moi encore cinquante, quarante, trente années et je vous donnerai le continent américain et la domination du monde. "* Seward étend la domination américaine sur les îles Midway, dans le Pacifique, et sur l'Alaska - racheté à la Russie pour sept millions de dollars. Mais il ne peut mener à bien la réalisation de son programme, qui comportait l'annexion de Hawaii, de Cuba, de Porto Rico, des îles Vierges (Antilles danoises), de l'Islande, du Groenland, et du Canada.

1.2 – Un expansionnisme orienté vers le contrôle de l'Amérique centrale

Les Etats-Unis firent preuve de 1850 à 1914 d'une inflexible volonté qui leur permit d'atteindre leur objectif très tôt formulé : contrôler le futur canal interocéanique.

La ligne directrice de leur action consista à écarter méthodiquement d'Amérique centrale toute influence étrangère qu'elle soit espagnole, britannique, française, ou colombienne.

Dès avant la guerre de Sécession, l'Amérique centrale est devenue la zone d'intérêt principale de la politique étrangère américaine.

En effet, l'annexion de l'Oregon, le traité avec la Nouvelle Grenade, évoqué ci-dessous, en 1846, la fin de la guerre avec le Mexique en 1848 accordant aux Etats-Unis la Californie, la ruée vers l'or vers ce territoire en 1849, l'émigration vers Australie et le développement du flux commercial vers le Pacifique donnaient à la question des liaisons avec la côte pacifique une importance croissante. L'accès au Pacifique entraîne ainsi un déplacement du centre de gravité stratégique vers l'isthme d'Amérique centrale.

Mais le souci de contrôler l'isthme est apparu très tôt. Dès 1787, le futur président Thomas Jefferson avait demandé au chargé d'affaires américain à Madrid de lui procurer des ouvrages en espagnol sur l'histoire du Nouveau monde et plus particulièrement des ouvrages traitant de l'idée d'un canal à Panama.

1.2.1 - Une constante : le refus des influences européennes

En 1823, l'ex-président Jefferson est consulté par le président en exercice James Monröe sur l'opportunité d'adopter ce qui sera connu plus tard sous l'appellation de " doctrine Monröe ", en fait suggérée par le Britannique Canning. Dans la lettre de réponse qu'il adresse à Monröe le 23 octobre 1823, Jefferson écrit : " *...Mais nous devons d'abord nous poser une question à nous-mêmes. Désirons-nous acquérir pour notre confédération l'une ou plusieurs des provinces espagnoles ? Je confesse candidement avoir toujours regardé Cuba comme l'addition la plus intéressante qui puisse jamais être faite à notre système d'Etats. Le contrôle que cette île, avec la péninsule de Floride, nous assurerait sur le golfe du Mexique ainsi que sur les contrées et les isthmes qui le bordent, compléterait à la perfection notre confort politique. Cependant, je comprends que ceci ne pourrait jamais être atteint, même avec son consentement, que par la guerre ; et comme son indépendance, qui serait notre second choix (et surtout son indépendance par rapport à l'Angleterre), pourrait être obtenue sans guerre, je n'éprouve aucune hésitation à abandonner mon premier vœu de possibilités futures, et à accepter son indépendance, avec la paix et l'amitié de l'Angleterre, plutôt que son agrégation au prix d'une guerre et de l'hostilité britannique.*

Je pourrais donc adjoindre honnêtement à la déclaration proposée que nous ne voulons acquérir aucune de ces possessions, que nous ne nous opposerons à aucun arrangement à l'amiable entre elles et leur mère patrie, mais que nous nous opposerons par tous les moyens à toute intervention par la force de toute autre puissance, que ce soit en tant qu'auxiliaire, mercenaire, ou sous toute autre forme ou prétexte, et tout spécialement à leur transfert à quelque puissance par conquête, cession, ou acquisition ou par toute autre voie... "

L'idée est de repousser toute influence européenne en Amérique centrale. Une longue lutte d'influence contre la Grande-Bretagne débute pourtant rapidement. Cette opposition se cristallise autour de la maîtrise des zones propices à la réalisation d'un futur canal reliant l'Atlantique au Pacifique. Après la Grande-Bretagne, la France, l'Espagne puis la Colombie auront à faire face à l'opposition américaine.

1.2.1.1 - Repousser l'influence britannique

La question du canal transisthmique fut une préoccupation constante de la politique étrangère américaine avant même la guerre de Sécession. Dans les offres de paix faites en 1847 par les Etats-Unis au Mexique après la guerre qui les opposa suite à l'annexion du Texas, on relève une proposition d'achat de la Californie accompagnée d'un droit de libre transit dans l'isthme de Tehuantepec au sud du Mexique pour une somme de 30 millions de dollars.

Simultanément les Etats-Unis cherchaient à s'implanter sur tous les lieux favorables à la réalisation d'un canal au détriment de la Grande-Bretagne.

Guerre des traités en Amérique centrale

Ainsi, le 12 décembre 1846, un diplomate américain, Bidlack, signait à Bogota un traité avec la Nouvelle Grenade (la future Colombie) qui se révélerait ultérieurement de la plus grande importance pour les Etats-Unis.

La Nouvelle Grenade s'inquiétait de la présence britannique dans la région et notamment de son protectorat sur la " Mosquito Coast " correspondant à la côte atlantique de l'actuel Nicaragua. En outre, la Grande-Bretagne semblait avoir des vues sur la région de Boca del Toro dans la province de Panama.

N'ayant réussi à obtenir ni de la Grande-Bretagne ni de la France la garantie de son intégrité territoriale et la neutralité de l'isthme, la Nouvelle Grenade se tourna vers les Etats-Unis pour obtenir la protection recherchée en échange de droits de douane préférentiels pour les navires américains et surtout le droit, non exclusif toutefois, pour les citoyens américains " *de traverser, à des fins de commerce, l'isthme de Panama en empruntant tous les moyens de transport existant ou qui viendraient à exister ultérieurement.* "

Le traité fut ratifié par le sénat américain le 8 juin 1848 par 29 voix contre 7.

La route qui, pendant longtemps, fut considérée comme la meilleure, celle du Nicaragua, fit l'objet d'une compétition acharnée entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis dès la fin de la guerre du Mexique.

En janvier 1848, par exemple, la ville nicaraguayenne de San Juan, située à l'embouchure de la rivière du même nom, extrémité atlantique de ce qui était alors considéré comme le trajet le plus plausible d'un futur canal, fut occupée par des indiens Mosquitos sous commandement britannique et la garnison nicaraguayenne chassée.

Le Nicaragua appela à l'aide les Etats-Unis. Bien qu'encore en guerre avec le Mexique, le président Polk envoya immédiatement le diplomate Elijah Hise au Nicaragua. Le résultat de cette mission fut encore plus intéressant que le traité obtenu de la Nouvelle Grenade.

Le traité signé par Hise et les autorités nicaraguayennes accordait aux Etats-Unis le droit, cette fois-ci exclusif, de construire, fortifier et de contrôler un canal ou une voie ferrée ou les deux ensemble. En échange les Etats-Unis garantissaient au Nicaragua le respect de sa souveraineté.

Le président Polk ayant été remplacé par le général Taylor, celui-ci décida de ne pas présenter le traité Hise au sénat, mais de le garder en réserve.

Il envoyait néanmoins son propre représentant Ephraim George Squier en Amérique centrale.

Le 28 septembre 1849, celui-ci signait avec le Honduras un traité qui cédait, au moins temporairement, aux Etats-Unis l'île Tigre dans le golfe de Fonseca afin d'y installer une base navale. Cette île était située sur la côte pacifique à l'endroit précis où aurait débouché un canal nicaraguayen.

Simultanément, un diplomate britannique, Chatfield, signait avec le Costa Rica un traité accordant le soutien britannique aux revendications de cet Etat sur la rive Nord de la rivière San Juan, remettant ainsi en cause l'intérêt du traité précédemment signé par l'américain Hise.

Ce dernier ne restait pas inactif puisqu'il obtenait du Nicaragua une concession pour la construction d'un canal au profit d'une société de New York, la Pacific Ship Canal Company. Cette concession s'accompagnait d'un nouveau traité par lequel les Etats-Unis garantissait la neutralité de la route que devrait suivre le canal tant que la concession resterait aux mains de citoyens américains.

Début 1850, le commandant d'un navire britannique prenait possession de l'île Tigre accordée par le Honduras aux Etats-Unis, mais cet acte fut désavoué par l'amiral commandant la zone. Le ministre des affaires étrangères britannique, Palmerston, venait, en effet, d'envoyer un plénipotentiaire, Sir Henry Bulwer à Washington afin de trouver un arrangement avec les Etats-Unis sur la question de l'isthme américain.

Avant que ne commencent les négociations, le président Taylor disposait de trois traités : les traités Hise et Squier avec le Nicaragua ainsi que le traité Squier avec le Honduras. Il lui était possible de présenter soit l'un soit l'ensemble de ces traités au sénat. Mais la ratification d'un de ces traités aurait mené à un affrontement avec la Grande-Bretagne ce qu'il ne souhaitait pas, pas plus que le gouvernement britannique de Lord Russel.

En fait, aucune des deux puissances ne désirait le contrôle exclusif du futur canal, à la condition que l'autre y renonce aussi. Il y avait donc place pour une négociation. Celle-ci conduisit à la signature du traité Clayton-Bulwer

Le maintien du statu quo : le traité Clayton-Bulwer

Le traité signé par le secrétaire d'Etat Clayton le 19 avril 1850 disposait en son article 1er qu'aucune des deux parties ne chercherait à obtenir ou maintenir un contrôle exclusif sur un canal maritime en Amérique centrale. De même, les parties s'interdisaient de fortifier un tel canal ou ses abords.

Elles renonçaient à toute entreprise de colonisation dans la zone et s'engageaient à ne pas utiliser les traités d'alliance qu'elles pouvaient avoir avec tel ou tel Etat ou peuple de la zone dans le but d'ériger ou de maintenir des fortifications, d'occuper ou de coloniser le Nicaragua, le Costa Rica, la côte des Mosquitos ou toute autre partie de l'Amérique centrale.

Les parties renonçaient aussi à acquérir directement ou indirectement pour leurs citoyens tout avantage en regard avec la navigation ou le commerce autorisé par le futur canal sauf à ce qu'il soit accordé dans les mêmes termes aux citoyens de l'autre partie.

D'autres articles étendaient les mêmes principes à tout futur canal ou voie ferrée qui viendrait à relier l'Amérique du Nord à l'Amérique du Sud à travers l'isthme.

La persistance " d'arrière-pensées " britanniques

L'envoyé britannique fit une réserve en excluant du champ du traité le Belize (Honduras britannique) ainsi que ses dépendances.

C'était là le début de nombreuses querelles d'interprétation entre les deux parties. Les Etats-Unis interprétaient ainsi le traité comme une renonciation par la Grande-Bretagne à son protectorat sur les indiens Mosquitos. La Grande-Bretagne considérait, quant à elle, que le traité n'impliquait pas une renonciation aux protectorats existants mais interdisait simplement de les utiliser pour obtenir un contrôle du futur canal.

En 1852, les îles de la Baie, sous le couvert de la réserve de Bulwer, étaient déclarées colonie de la couronne britannique provoquant l'indignation des Etats-Unis qui estimaient que ces îles ne pouvaient faire partie "*des petites îles à proximité du Honduras britannique*" évoquées par la réserve de Bulwer. Ces îles furent finalement rétrocédées au Honduras, la Grande-Bretagne redoutant en 1859 une interruption de son approvisionnement en coton en guise de mesure de rétorsion du gouvernement américain.

Le traité Clayton-Bulwer fut le traité le plus controversé de l'histoire diplomatique des Etats-Unis car, sur le long terme, il fut perçu comme une contrainte insupportable. Mais à l'époque de sa signature, les Etats-Unis n'envisageaient pas encore un contrôle exclusif à leur profit du futur canal. Leur position devait changer.

La remise en cause du statu quo :

En 1870, le secrétaire d'Etat du président Ulysses S. Grant, Hamilton Fish demanda à tous les ambassadeurs et consuls américains d'Amérique Latine de lui faire parvenir des rapports détaillés sur l'état du commerce américain dans la zone. Leur analyse fit apparaître la position dominante des Européens et le besoin d'un canal traversant l'isthme qui aiderait à amoindrir la mainmise britannique sur le commerce de la côte pacifique de l'Amérique latine.

A partir de ce moment, les différents secrétaires d'Etat s'efforcèrent de desserrer l'étreinte du traité Clayton-Bulwer. La détermination américaine ne faiblira pas. Elle s'attaquera à un nouveau concurrent : la France.

1.2.1.2 - Repousser l'influence française :

La France s'est en effet intéressée à l'isthme centraméricain. Ainsi, Napoléon III désirant faire reconnaître le concept d' " Amérique Latine " publia en 1846, afin d'initier le grand public, un petit ouvrage intitulé *Le canal de Nicaragua*.

Une dizaine d'années plus tard, un aventurier français, Félix Belly, obtenait du Nicaragua et du Costa Rica une concession exclusive pour construire un canal le long de la rivière San Juan. Le 25 juillet 1858, le secrétaire d'Etat Lewis Cass donnait alors comme instruction à ses ambassadeurs dans ces deux pays de rappeler à leurs gouvernements respectifs " *qu'il ne serait permis à aucune nation de fermer les grandes routes mondiales ni de gêner leur usage par des réglementations injustes. Les Etats-Unis ne désirent ni le contrôle ni l'usage exclusif de ces routes. Ils souhaitent que ces avantages soient équitablement partagés par toutes les nations.* "

Faute de financement et de stabilité politique en Amérique centrale, Belly abandonna son projet fin 1859.

Une farouche opposition à l'initiative de Ferdinand de Lesseps

-

Une nouvelle alerte secoua l'exécutif américain lorsqu'en 1878 et 1879, un marin français, Lucien Wyse reconnut le trajet d'un futur canal au Panama et obtint du gouvernement colombien une concession pour construire et exploiter un canal.

Ferdinand de Lesseps, rapidement associé au projet, convoqua à Paris au mois de mai 1879, une conférence internationale rassemblant 150 spécialistes, dont l'objet était de choisir le tracé du futur canal mais surtout de donner au projet la publicité nécessaire à la levée des capitaux indispensables à l'entreprise.

Les deux représentants américains à la conférence défendirent, sans surprise, un tracé nicaraguayen. Néanmoins la balance pencha en faveur d'un canal panaméen au niveau de la mer bien qu'on estimât la durée des travaux à 12 ans et leur coût à 240 millions de dollars.

Lesseps et ses associés annoncèrent dans la foulée la création de la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama et rachetèrent à Wyse, pour une somme de 10 millions de dollars, la concession qu'il avait obtenue du gouvernement colombien. Cette annonce par

Ferdinand de Lesseps de son intention d'entreprendre la réalisation du canal de Panama provoqua une vive réaction américaine.

Le président Hayes déclara à cette occasion : " *Qu'il y ait ou non un canal doit être notre affaire, notre prospérité et notre sécurité l'exigent* " Pour donner du poids à cette déclaration, il envoya, en 1880, deux bâtiments de guerre croiser devant les côtes du Nicaragua et de Panama.

Simultanément, le secrétaire d'Etat William Evarts faisait pression sur la Colombie arguant du fait que le traité de 1846 signifiait que les Etats-Unis devaient disposer du " *contrôle potentiel* " de tout canal. La Colombie refusa catégoriquement cette interprétation unilatérale. Le gouvernement colombien s'inquiétait depuis quelques années de la destruction de l'économie panaméenne que signifierait la réalisation, plusieurs fois annoncée par les Etats-Unis, d'un canal au Nicaragua. Il ne pouvait laisser échapper l'occasion qui lui était donnée de prendre les devants et de court-circuiter l'option nicaraguayenne. Si les Américains n'étaient pas intéressés, les Français feraient l'affaire.

Vers un contrôle exclusif du canal :

Une anecdote significative est rapportée par le comte d'Haussonville dans la préface d'un ouvrage paru en 1905. L'auteur raconte une conversation qu'il eut, en 1879, avec le futur secrétaire d'Etat Blaine :

" Après avoir raillé un peu lourdement cette profession de perceur d'isthmes que mon illustre et malheureux confrère semblait avoir inventée, et aussi l'ardeur des Français à engager leurs capitaux dans des affaires où leur pays n'avait aucun intérêt économique, il ajouta, devenant sérieux :

- Nous autres Américains nous avons le plus grand intérêt au percement du canal, mais aussi à sa neutralité, et nous n'accepterons jamais que l'Europe se mêle de la garantir. Nous ne nous sommes pas mêlés autrefois de garantir la neutralité du canal de Suez.

Et comme je lui faisais observer que cependant cette neutralité était nécessaire à l'Europe, il s'échauffa peu à peu et me répondit :

- *Vous pouvez percer l'isthme si cela vous fait plaisir, mais il faut que nous le tenions - We must hold it ! - et il accompagna ces paroles d'un geste significatif et résolu.*

J'eus à ce moment la perception très nette des difficultés que la question de Panama ne manquerait pas de soulever entre les Etats-Unis et la France. "

En mars 1880, le président Hayes informait le congrès d'un changement politique " majeur " : *" La politique de notre pays est un canal sous contrôle américain. Les Etats-Unis ne peuvent consentir à ce qu'une puissance européenne l'exerce...Les Etats-Unis feront en sorte que cette voie de passage reste toujours sous contrôle américain."* Dans son journal, Hayes décrivait la politique américaine d'une manière encore plus lapidaire : *" La véritable politique des Etats-Unis quant à un canal, où que ce soit dans l'isthme, c'est un canal sous contrôle américain ou pas de canal du tout ! "*

Dès 1881, le secrétaire d'Etat du nouveau président James A. Garfield, James G. Blaine commença à faire pression sur la Grande-Bretagne pour modifier le traité Clayton-Bulwer de 1850. Il invoqua le fait que les Etats-Unis avaient désormais des intérêts vitaux en Amérique centrale dus au développement des nouveaux Etats de la côte pacifique qui devaient pouvoir commercer le plus librement possible. Ses requêtes furent rejetées.

Fin 1881, la nouvelle parvint à Washington que des diplomates colombiens parcouraient l'Europe cherchant à obtenir une garantie multinationale de la neutralité du canal projeté par Ferdinand de Lesseps. La réplique ne se fit pas attendre. Le nouveau président Chester Arthur déclarait qu'une telle garantie *" serait en contravention flagrante avec notre obligation d'être la seule garantie de l'intégrité territoriale de la Colombie "* conformément au traité Bidlack de 1846.

1.2.1.3 - Desserrer l'étreinte britannique et dissuader le gouvernement français :

Le successeur de James G. Blaine au département d'Etat, Frederick T. Frelinghuysen remporta un succès non négligeable en 1884. Ignorant purement et simplement le traité de 1850, il signa, le 1er décembre 1884, le traité Frelinghuysen - Zavala par lequel le Nicaragua accordait aux Etats-Unis les droits exclusifs de construction d'un canal sur son territoire. Le traité ne put être ratifié, n'ayant pu réunir la majorité des deux tiers au Sénat, mais l'avertissement était clair, les jours du traité Clayton-Bulwer étaient désormais comptés. Le président démocrate Grover Cleveland, ne partageant pas la volonté de ses prédécesseurs républicains d'exercer un contrôle exclusif sur le futur canal, on assista, dans l'immédiat, à une pose de courte durée.

Le retour des Républicains au pouvoir avec l'élection de Benjamin Harrison coïncida avec l'annonce de la faillite de la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama. 260 millions de dollars avaient été investis, 40 % des travaux réalisés. L'inquiétude américaine persistait néanmoins. Le gouvernement français subventionnerait-il l'entreprise pour lui permettre d'achever les travaux ?

Afin de dissuader autant que possible le gouvernement français, Benjamin Harrison, dans sa première déclaration officielle mit en garde les puissances européennes contre toute tentative de domination d'un canal quel qu'il soit. Le gouvernement français n'intervint pas et en mai 1899, les travaux s'arrêtaient.

1.2.1.4 - Un intérêt croissant pour le canal :

Le projet de Ferdinand de Lesseps provoquait aux Etats-Unis une prise de conscience : le contrôle du canal pouvait leur échapper. Malgré l'échec de Ferdinand de Lesseps, l'exécutif américain ne relâcha jamais sa pression. En 1891, le président Harrison expliquait : "*Le canal est maintenant le sujet le plus important pour le développement du commerce extérieur et le progrès des Etats-Unis.*" Différents facteurs expliquent cet intérêt croissant.

Les aspects économiques :

L'apparition et la généralisation, dans les trente dernières années du XIXe siècle, de la propulsion à vapeur modifia l'économie du transport maritime. Alors que le vent était gratuit, il fallait désormais acheter le charbon. Cette modification de la structure des coûts donna plus d'intérêts aux canaux qui permettaient de diminuer les distances à parcourir.

Le rôle stratégique du canal :

Alors que l'intérêt commercial du canal était mis en avant, l'atout stratégique qu'il procure est de plus en plus souvent évoqué. Le secrétaire à la marine Tracy était très favorable à la réalisation d'un canal que l'administration Harrison (1889-1893) espérait alors construire au Nicaragua. Le canal permettrait le mouvement rapide des bâtiments de guerre d'un océan à l'autre. Tracy écrivait au président Harrison :

" Nos deux façades maritimes sont si éloignées l'une de l'autre que chacune nécessite son propre système de défense naval. Chacune a ses points vulnérables, chacune a des voisins bien préparés pour des mouvements offensifs. Un arc de forteresses insulaires dont le seul objet est de maintenir à notre porte des bases navales fait face à notre côte atlantique. Il y a

dans le Pacifique des Etats, et pas forcément de grands Etats, dont les flottes sont plus puissantes que toutes les forces que nous pourrions leur opposer. Protéger chacune de nos façades, même lorsque la flotte autorisée par le Congrès aura été construite, impliquera de dégarnir l'une au profit de l'autre au moment critique. "

Mais, ajoutait-il, si un canal était construit à travers le Nicaragua, " *la situation stratégique en serait largement modifiée. Les bâtiments de combat importants pourraient ainsi passer de l'Atlantique au Pacifique et revenir si rapidement qu'aucun vide stratégique significatif n'aurait le temps d'être exploité par un adversaire.*

Mahan était parfaitement conscient de l'intérêt du canal et des conséquences qu'aurait sa construction aussi bien du point de vue économique que stratégique. Il écrivait en 1890 : *" D'une manière générale, il est évident que ce canal, en modifiant les routes maritimes, induira un grand accroissement des activités commerciales et du transport maritime en mer des Caraïbes, et que cette partie jusqu'à présent relativement déserte de l'océan deviendra, comme la mer Rouge, une grande voie du commerce maritime mondial. Elle attirera comme jamais jusqu'à présent, l'intérêt et les ambitions des nations maritimes. Chaque position dans cette mer verra croître sa valeur commerciale et militaire. Et le canal lui-même deviendra un centre stratégique de la plus vitale importance. "*

Mais Mahan abordera la question du canal sous un angle particulier : celui de la concentration des forces. Ce concept essentiel irrigue l'œuvre de Mahan. Issu des conceptions de Jomini héritées des guerres napoléoniennes, il implique pour Mahan que la répartition de la marine en temps de paix doit correspondre aux besoins les plus probables du temps de guerre.

L'objectif final, qui ne doit pas être perdu de vue, est la bataille décisive menant à la destruction de la flotte ennemie. Pour atteindre ce but, la flotte doit disposer du maximum de ses forces.

Appliquant ce principe à la marine des Etats-Unis, Mahan proscrit catégoriquement la division de la flotte en deux escadres, une de l'Atlantique et une du Pacifique, s'opposant ainsi au Sénat qui fit cette proposition : *" En aucune circonstance ne divisez le corps de bataille entre le Pacifique et l'Atlantique avant l'achèvement du canal de Panama. Bien des causes expliquent la défaite des Russes, mais la plus grave est d'avoir divisé leur flotte entre la Baltique et le Pacifique et, pis encore, d'avoir divisé leur flotte du Pacifique en trois tronçons inégaux... "* Mahan réussit à convaincre le président Theodore Roosevelt d'y opposer son veto et lorsque celui-ci quitta ses fonctions en 1909, il écrivit à son successeur, William Howard Taft, de garder la flotte de bataille dans un océan ou dans l'autre.

Au changement d'administration suivant, Theodore Roosevelt écrivit au secrétaire adjoint à la Marine de Woodrow Wilson, Franklin Delano Roosevelt, qu'il ne pouvait pas y avoir un cuirassé ou un vaisseau de quelque importance dans le Pacifique, à moins que la flotte entière n'y soit.

La position de Mahan, aisément compréhensible tant que le canal n'était pas achevé ne fut pas remise en cause par son achèvement. En 1914, une fois la construction du canal de Panama terminée, Mahan répétera ses arguments et fera toujours appel à Jomini, ce "*maître consommé de l'art de la guerre*", pour prêcher la concentration . Le canal est une position centrale et Mahan veut que la flotte se concentre d'un côté seulement de celui-ci : "*Il peut arriver qu'elle soit du mauvais côté du canal à un moment critique ; mais il est préférable qu'un tel moment trouve toute la flotte du mauvais côté que la moitié du bon côté, parce que le transfert est toujours plus faisable que la jonction, et que la moitié pourrait être anéantie alors que l'ensemble ne le pourrait pas... Le canal modifie la situation précédente en diminuant les difficultés de transfert [d'un océan à l'autre] mais il ne remet pas en cause l'impératif de concentration.*"

Le principe de la concentration était ainsi érigé en dogme : *Never divide the fleet* ("Ne divisez jamais la flotte") !

L'épopée de l'Oregon :

La guerre hispano-américaine de 1898 devait fournir un bon exemple de l'intérêt stratégique d'un canal. Juste avant que la guerre ne soit déclarée, l'U.S. Navy ordonna à l'un de ses bâtiments les plus modernes, basé sur la côte pacifique, l'*U.S.S. Oregon* (croiseur de 10 000 t de la classe *Indiana*), de rallier les Caraïbes pour se joindre à l'escadre atlantique. Il quitta San Francisco le 19 mars pour rejoindre Key West en Floride le 24 mai, en passant par le détroit de Magellan.

Les 68 jours et 13 000 milles de sa traversée, effectuée à la puissance maximum de ses machines, tinrent en haleine toute la nation américaine qui pouvait suivre dans la presse quotidienne la progression du bâtiment. Le voyage de l'*Oregon* ne fut possible que grâce à l'escorte d'un ravitailleur en charbon. Le congrès avait en effet limité l'autonomie des trois croiseurs autorisés à 5 000 milles pour mettre en évidence leur caractère " défensif " créant une classe de bâtiments de guerre inédite : les " croiseurs côtiers ".

L'" épopée " de l'*Oregon* eu deux conséquences favorables pour l'U.S. Navy :

- l'intérêt stratégique du canal devenait désormais évident au citoyen américain le moins informé des choses de la mer,
- l'absurdité du concept de " croiseur côtier " apparaissait clairement au grand jour.

Ces deux leçons furent ressenties comme une confirmation de la justesse des vues d'Alfred Thayer Mahan.

1.2.1.5 - L'effacement de la Grande-Bretagne : le traité Hay-Pauncefote du 18 novembre 1901

Profitant des difficultés britanniques rencontrées en Afrique du Sud fin 1899 dans la guerre des Boers, les Etats-Unis obtiennent en février 1900 la signature du traité Hay-Pauncefote.

Celui-ci abrogeait le traité Clayton-Bulwer de 1850 et accordait aux Etats-Unis le droit exclusif de construire -- mais pas de fortifier -- un canal reliant l'Atlantique au Pacifique.

A la stupéfaction de Hay, le Sénat refusa de ratifier le traité. Le Sénat exigeait, en effet, le droit de fortifier la zone du canal. La contestation fut menée par Theodore Roosevelt, alors gouverneur de New York et par le sénateur Henry Cabot Lodge qui estimaient que la Grande-Bretagne se trouvait dans une situation de fragilité qu'il fallait exploiter. La perspective d'élections proches incitait les hommes politiques à faire preuve de fermeté vis-à-vis de la Grande-Bretagne.

Hay offrit sa démission au président McKinley qui la refusa et lui demanda d'obtenir des britanniques le droit de fortifier la zone du canal. La seconde version du traité Hay-Pauncefote autorisant la fortification fut ratifiée par le Sénat le 18 novembre 1901. Les Etats-Unis parvenaient enfin à leur but : verrouiller l'isthme américain. Il ne restait plus qu'à choisir l'itinéraire du futur canal.

1.2.1.6 - Nicaragua ou Panama ?

Depuis les années 1870, diverses commissions américaines chargées d'étudier la faisabilité du canal s'étaient prononcées pour un tracé nicaraguayen qui ne semblait pas poser de difficultés techniques particulières et donc nécessiter moins d'investissements. Une Compagnie Maritime du Canal du Nicaragua, sous contrôle américain, commença d'ailleurs des travaux en 1889, travaux qu'elle devait finalement abandonner.

Une autre solution était envisageable. Une société française, à la suite de la tentative avortée de Ferdinand de Lesseps, détenait les droits exclusifs de réaliser un canal au Panama, droits accordés par la Colombie dont Panama était à l'époque une province. Cette société aux mains de l'ingénieur français Philippe Bunau-Varilla et de l'avocat new-yorkais William Cromwell était prête à céder ses droits. Les deux hommes se livrèrent en 1902 à un lobbying intense auprès du Sénat américain qui aboutit au vote du Spooner Amendment, du nom du sénateur Républicain du Wisconsin. Cet amendement autorisait le président Roosevelt à racheter les droits détenus par la compagnie française pour 40 millions de dollars.

Hay négociait ensuite le traité Hay-Herran qui accordait à la Colombie dix millions de dollars ainsi qu'une rente annuelle de 250 000 dollars en échange d'une zone de six miles (10 km) de large. Mais la Colombie, en proie à des désordres intérieurs, changea d'avis et estima finalement la somme proposée par les Etats-Unis comme insuffisante ce qui provoqua la

fureur de Roosevelt. Celui-ci ne pouvait retourner devant le sénat pour obtenir une augmentation de la somme à verser à la Colombie. Il se heurterait à la farouche opposition du sénateur démocrate Morgan, banquier influent qui possédait des intérêts personnels importants au Nicaragua.

1.2.1.7 - Evincer la Colombie :

Bunau-Varilla et Cromwell envisagèrent alors de jouer une autre carte : celle de la sécession panaméenne.

Il convient de rappeler la situation de cette province de Colombie qu'était alors le Panama. Séparés de la Colombie par une jungle impénétrable, les Panaméens s'étaient régulièrement rebellés contre le contrôle colombien depuis le milieu du XIXe siècle.

Depuis 1846, la Colombie et les Etats-Unis étaient liés par le traité Bidlack confiant aux Etats-Unis la responsabilité de garantir la libre circulation des marchandises dans l'isthme. La marine américaine devait, sur la base de ce traité, intervenir à Panama à sept occasions de 1846 à 1903 pour protéger les intérêts américains. En 1886, l'intervention de ces bâtiments mit fin à une révolution et protégea ainsi les marchandises américaines qui traversaient l'isthme. En 1901, encore, l'U.S. Navy intervint pour mettre fin à un soulèvement juste à temps pour empêcher les forces rebelles d'envahir Panama City. Il était clair dès lors que la puissance qui comptait dans l'isthme était celle des Etats-Unis et plus celle de la Colombie. Un historien a calculé qu'entre 1850 et 1903, les forces armées américaines avaient occupé Panama pendant une durée totale de deux cents jours. Le contexte était donc particulièrement favorable à une intervention directe américaine.

Bunau-Varilla et Cromwell soutenus par le département d'Etat et le département de la défense proposèrent de provoquer une nouvelle rébellion panaméenne en novembre 1903.

Lorsque la révolution éclate à Panama, le 3 novembre 1903, la marine américaine, présente sur les lieux, reçoit l'instruction d'empêcher les troupes colombiennes d'intervenir. Le 4 novembre, la République de Panama est proclamée. Le 6 novembre, les Etats-Unis reconnaissent le nouvel Etat. L'intervention des forces américaines constituait une violation flagrante du traité de 1846 qui établissait la souveraineté de la Colombie sur le Panama. James Cable définit l'opération " *comme un modèle de diplomatie de la canonnière dans ce qu'elle a de plus efficace.* "

La suite est encore plus étonnante dans la mesure où Hay négocie, non pas avec les Panaméens révoltés, mais directement avec Bunau-Varilla un traité accordant aux Etats-Unis la souveraineté sur une bande de dix miles (16 km) de large coupant le Panama en deux. Le

nouvel Etat panaméen recevait la somme initialement promise à la Colombie soit 10 millions de dollars et une rente annuelle de 250 000 dollars. Le 25 février 1904, le traité était approuvé par le Sénat américain.

Roosevelt justifia l'intervention américaine en invoquant "*le mauvais gouvernement par la Colombie*" et par le fait que le rejet par cette dernière d'un traité équitable "*avait provoqué le soulèvement du peuple panaméen comme un seul homme*".

Les travaux du canal commencèrent en 1904. En 1906, Roosevelt se rendit sur le chantier du canal, étant ainsi le premier président des Etats-Unis en exercice à quitter le territoire fédéral.

Les travaux furent achevés en 1913. La dernière phase consista dans le dynamitage d'un barrage de terre séparant à Gamboa les eaux du lac Gatun de celles de la tranchée de Culebra. Cette opération fut organisée de façon à revêtir une valeur symbolique puisque ce fut le président des Etats-Unis en personne qui déclencha électriquement l'explosion depuis Washington le 10 octobre 1913. Le 15 août 1914, l'ouverture du canal au trafic maritime raccourcissait la route de New York à San Francisco de 13 600 à 5 300 milles.

En 1911, Roosevelt devait avouer au sujet des événements de 1903 : "*J'ai pris la zone du canal et j'ai laissé le Congrès délibérer.*"

1.2.1.8 - Le corollaire à la doctrine Monröe :

Les pressions des gouvernements européens pour le remboursement des dettes du Venezuela puis de Saint-Domingue en 1902 suscitent l'interposition américaine, et cette extension de la doctrine Monröe que proclame Theodore Roosevelt en décembre 1904 : "*L'injustice chronique ou l'impuissance qui provient d'un relâchement général des liens de la société civilisée peuvent, en Amérique comme ailleurs, justifier en dernier ressort l'intervention d'une nation civilisée. Et, dans l'hémisphère occidental, l'adhésion des Etats-Unis à la doctrine de Monröe les oblige à leur corps défendant, à exercer des pouvoirs de police internationale dans des cas flagrants d'injustice ou d'impuissance.*"

Les puissances européennes ne peuvent pas intervenir en Amérique mais comme il faut un "gendarme" dans cette zone, les Etats-Unis assumeront cette tâche. Un nouveau pas dans l'exercice de la puissance américaine est franchi.

" La politique liée aux petits espaces est naturellement myope ;
les étendues maritimes élargissent le regard des marchands
comme des hommes d'Etat (...)
La mer élève à la puissance mondiale ".

Friedrich Ratzel

2 - LES BASES OUTRE-MER

Le sénateur du Massachusetts, Henry Cabot Lodge qui fut un ami proche de Roosevelt déclarait en mars 1895 : *" Dans l'intérêt de notre commerce et de notre complet développement nous devrions construire le canal du Nicaragua. Et pour la protection de ce canal et le bien de notre suprématie commerciale dans le Pacifique nous devrions contrôler l'archipel hawaïen et maintenir notre influence aux Samoa. L'Angleterre a parsemé les Antilles de places fortes qui sont une menace permanente pour notre côte atlantique. Nous devons disposer parmi ces îles d'au moins une grande base navale, et quand le canal du Nicaragua sera construit, l'île de Cuba, encore peu mise en valeur et d'une fertilité presque sans limite nous deviendra nécessaire. "*

Ces quelques lignes résument parfaitement ce que fut la stratégie américaine pendant la seconde moitié du XIXe siècle et montre l'importance accordée aux positions insulaires, tout d'abord celles des Caraïbes avant que les Etats-Unis ne s'étendent jusqu'au Pacifique.

Mais un élément technique, qui n'apparaît pas dans les propos du sénateur Cabot Lodge, doit être évoqué car il accéléra la course aux bases, il s'agit de l'apparition de la propulsion à vapeur.

-

-

2.1 – Le poids du progrès technologique : l'influence de la vapeur

L'apparition de la propulsion à vapeur allait donner un regain d'intérêt et d'acuité à la question des bases outre-mer. La faible autonomie des bâtiments à vapeur imposait des ravitaillements fréquents en charbon. Le besoin ne crût que progressivement, la vapeur n'étant, au début, qu'un complément à la propulsion à voile pour des navires mixtes.

Dès 1880, la Maison Blanche donnait instruction au secrétaire à la marine *" de prendre les mesures nécessaires pour s'assurer de ports et de stations de ravitaillement en charbon au profit des forces navales des Etats-Unis en des points adéquats des côtes atlantique et pacifique d'Amérique centrale et de l'isthme américain. "* Dès que les autorités de la marine recommanderont l'abandon complet de la propulsion à voile au profit de la propulsion à vapeur, *" la question des stations de ravitaillement en charbon à l'étranger...deviendra*

d'année en année plus importante et pressante " comme l'avoua le secrétaire à la marine en 1884.

Le secrétaire à la marine proposa de retenir une base existante en Basse Californie et d'y adjoindre de nouveaux points de ravitaillement à Samana Bay en république dominicaine, Haïti, à Curaçao, au Brésil, à proximité du détroit de Magellan et sur la côte pacifique de l'Amérique centrale.

-

Mahan résuma la problématique en une phrase : " *Un bateau qui n'a plus de munitions peut s'enfuir, des hommes peuvent vivre avec des demi-rations, mais sans charbon, il n'y a ni combat ni fuite possibles.*"

2.2 - La prédominance initiale du bassin Caraïbe

Très rapidement, la jeune nation américaine éprouvera le besoin de contrôler le golfe du Mexique et la mer des Caraïbes.

La présence de puissances européennes dans les Caraïbes inquiète les Etats-Unis. Comme le rappelle Pierre Renouvin : " *La présence des Espagnols à Cuba a inquiété les Etats-Unis dès que la Floride est entrée dans l'Union.* " Mais l'Espagne n'est pas la seule à gêner l'ambition américaine comme l'exprime admirablement en 1823 la lettre de Jefferson à Monröe : " *...je n'éprouve aucune hésitation... à accepter son indépendance [celle de Cuba], avec la paix et l'amitié de l'Angleterre, plutôt que son agrégation au prix d'une guerre et de l'hostilité britannique* ". La Grande-Bretagne constitue le deuxième adversaire clairement identifié.

La politique étrangère américaine cherchera donc à neutraliser en priorité ces deux puissances dont les bases peuvent contrôler le trafic maritime du golfe du Mexique et bloquer l'accès côté atlantique du futur canal. Le début du XXe siècle verra l'apparition d'une autre menace, celle de l'Allemagne que les Etats-Unis combattront avec la même détermination.

2.2.1 - Les tentatives de Seward dans les Caraïbes :

De 1865 à 1868, William Henry Seward, alors secrétaire d'Etat du président Johnson, négociera pour obtenir des bases navales dans les Caraïbes. Il approchera le Danemark, l'Espagne, la Suède, la république de Saint-Domingue.

En janvier 1866, Seward prétexte avoir besoin de repos pour parcourir, en une discrète croisière, la mer des Caraïbes. Il s'agit en fait d'une reconnaissance, d'un " repérage " qui le conduira successivement dans les îles Vierges danoises, à Saint-Domingue, Haïti et Cuba.

Ces îles, ainsi que Porto Rico contrôlent les principaux passages entre l'Atlantique et la mer des Caraïbes que sont le " *Winward Passage* " et le " *Mona Passage* ".

Les difficultés rencontrées par la marine de l'Union à contrôler les croiseurs et les briseurs de blocus Confédérés durant la guerre de Sécession ainsi que les récentes interventions, française au Mexique et espagnole à Saint-Domingue avaient convaincu le gouvernement de la nécessité d'acquérir des bases navales qui permettraient d'empêcher le renouvellement de telles intrusions dans le domaine américain.

Seward projette d'acquérir les îles Vierges danoises et d'obtenir la cession du vaste port de Samana Bay à Saint-Domingue que l'Espagne vient juste d'évacuer.

2.2.1.1 - Tentative d'achat des îles Vierges danoises :

En janvier 1865, Seward avait proposé à l'ambassadeur danois à Washington, le général Waldemar R. Raaslof, l'achat des îles Vierges danoises : Saint Thomas, Sainte Croix et Saint John. Le Danemark venant de perdre deux provinces dans un conflit avec la Prusse, n'était pas pressé de se séparer d'une partie de son territoire.

Avant que Seward n'appareille pour sa croisière, un nouveau gouvernement danois avait autorisé Raaslof à négocier la cession de ces îles, jugées peu profitables et trop lointaines pour être défendables.

La première escale de Seward, Saint Thomas, l'impressionna. Le port était vaste et bien protégé des vents dominants. Dès le lendemain de son retour à Washington, le 28 janvier, Seward reprit contact avec l'ambassadeur danois. Les négociations prirent fin en juillet 1867, où l'on se mit d'accord sur un prix de sept millions et demi de dollars pour les deux îles de Saint Thomas et Saint John.

Avant de signer le traité, le Danemark imposa une condition supplémentaire : obtenir par référendum l'accord de la population des îles quant à l'annexion par les Etats-Unis. Seward refusa d'abord, objectant que cela ne ferait qu'ajouter des délais inutiles puis céda. Le traité fut signé à Copenhague le 24 octobre 1867.

Mais il devait rencontrer une farouche opposition au Congrès, hostile au président. La Chambre des Représentants vota (93 voix contre 43) une motion dénonçant tout achat de nouveaux territoires : "*Dans l'état actuel des finances du pays, toute nouvelle acquisition de territoire est inopportune, et la Chambre ne se sent pas l'obligation de voter les crédits nécessaires pour un achat de ce genre à moins qu'une plus grande nécessité ne se fasse sentir.*" L'affaire était donc mal engagée lorsqu'un cyclone, suivi d'un tremblement de terre et d'un raz-de-marée, ravagea l'île convoitée de St Thomas, laissant la plupart des Américains pour le moins perplexes quant à l'intérêt de l'acquisition.

Malgré l'opposition grandissante de l'opinion publique, le président Johnson et Seward persistèrent. En janvier 1868, la population des deux îles vota à une large majorité l'annexion dont elle espérait un regain d'activité économique.

Fin janvier, le Danemark ratifiait le traité. Le Sénat américain, lui, se refusait à l'approuver.

Inquiet pour l'avenir du traité, le gouvernement danois fit savoir qu'il était disposé à céder pour le même prix l'île Sainte Croix. Finalement, le Sénat ne rejeta pas définitivement le traité mais se contenta de l'ajourner. En mars 1870, le Comité des Affaires Etrangères du Sénat émettait un avis défavorable au traité refermant ainsi le dossier. L'achat sera finalement mené à bien en 1916 afin d'éviter que les îles ne tombent dans les mains de l'Allemagne.

2.2.1.2 - Tentative de location de Samana Bay à Saint-Domingue :

Alors qu'il négociait l'achat des îles Vierges danoises, Seward avait un deuxième fer au feu. Il cherchait, en effet, à obtenir une base navale en république dominicaine. La large baie de Samana, sur la côte est de l'île permettait de contrôler le "*Mona passage*" et avait de ce fait été surnommée "*the Key of the West Indies*".

Les expansionnistes américains convoitaient depuis longtemps cet emplacement. Le président Pierce (1853-1857) avait envoyé, en juillet 1854, un diplomate, William L. Cazneau, négocier un traité de commerce et acheter, ou au moins, louer la baie. Un des arguments avancés était que la présence d'une base navale américaine ne pourrait que contribuer à la stabilité politique de Saint-Domingue.

La France et la Grande-Bretagne eurent vent des négociations et s'employèrent à saboter le traité envisagé. Leurs envoyés persuadèrent les Dominicains de faire disparaître du traité la cession de Samana Bay. Ils réussirent, en outre, à convaincre les dirigeants dominicains de faire insérer dans le projet de traité d'octobre 1854 une clause selon laquelle les citoyens dominicains seraient traités comme des Blancs au cas où ils se trouveraient sur le territoire des Etats-Unis. La manœuvre réussit pleinement. Le nouveau projet de traité n'était plus acceptable par les Etats-Unis et Cazneau fut rappelé en décembre 1854.

Après l'intervention espagnole à Saint-Domingue, les dirigeants de la république dominicaine, croulant sous les dettes, étaient prêts à céder Samana Bay, voire même, le pays entier aux Etats-Unis. Pendant sa croisière, Seward fit donc escale à Haïti et en république dominicaine. Le 13 janvier 1869, la Chambre des Représentants repoussait une résolution proposant un protectorat sur Haïti et la république dominicaine (36 voix pour, 126 contre), le 1er février elle votait contre l'annexion de la république dominicaine (63 voix pour, 110 contre). Seward avait mené les négociations sur les îles Vierges et Samana Bay en parallèle afin de mettre les gouvernements danois et dominicain en concurrence, mais l'obstacle fut purement américain.

Le président Grant, successeur de Johnson avait l'espoir de faire aboutir cet autre projet de Seward qu'était l'annexion de Saint-Domingue. Grant, à l'étonnement de ses ministres, envoya son secrétaire privé, le général Orville E. Babcock à Saint-Domingue en juillet 1869 où il signa, avec les autorités dominicaines un accord contenant les bases d'un futur traité. Les Dominicains acceptaient l'annexion en échange d'une somme de 1 500 000 dollars leur permettant de rembourser la dette extérieure de leur Etat. Une autre disposition prévoyait qu'au cas où l'annexion serait refusée par le Sénat, la république dominicaine céderait Samana Bay aux Etats-Unis pour 2 000 000 de dollars.

Babcock revint à Saint-Domingue et signait le 3 décembre 1869 deux traités, l'un concernant la location à bail de Samana Bay, l'autre pour l'annexion de la totalité de la république dominicaine. Grant s'engageait, jusqu'à ce que l'un au moins des traités soit signé, à protéger la république dominicaine de toute intervention étrangère. Des bâtiments de guerre américains croisèrent dans les eaux dominicaines en 1870 en signe de soutien au président dominicain Baez, signataire des traités, et cible d'une agitation révolutionnaire.

Malgré les pressions de Grant sur les sénateurs, ceux-ci repoussèrent le traité d'annexion (28 voix pour, 28 contre). Le traité concernant la location de Samana Bay ne fut même pas soumis au vote du Sénat.

Les sénateurs craignaient que l'annexion de la république dominicaine n'entraîne rapidement celle de la partie occidentale de l'île, la république d'Haïti dont la population noire leur faisait redouter l'apparition d'un autre problème racial.

Après l'échec d'une négociation avec Haïti, évoqué ci-dessous, Blaine reprit contact avec Saint-Domingue pour la location de Samana Bay. Lorsque la rumeur se répandit dans Saint-Domingue que des pourparlers étaient ouverts, une révolte populaire éclata qui contraignit à un exil précipité le ministre des affaires étrangères dominicain.

2.2.1.3 - Tentative de location du Môle Saint Nicolas à Haïti

Une révolution venait d'éclater à Haïti lorsque le président Harrison prit ses fonctions. Deux factions s'opposaient pour le pouvoir. Celle contrôlant le pouvoir et le sud du territoire étant soutenue par la France, les Etats-Unis décidèrent de soutenir celle dirigée par Hyppolite contrôlant, elle, le nord du territoire. L'intérêt américain pour la révolution haïtienne s'accrut quand, en décembre 1888, un représentant de la faction du nord laissa entendre que si le soutien américain était suffisamment efficace pour qu'Hyppolite s'empare du pouvoir, les Etats-Unis pourraient se voir récompenser par un accord commercial favorable ainsi que par la cession du port du Môle Saint Nicolas.

Le secrétaire d'Etat, James G. Blaine enregistra avec intérêt la promesse, mais essaya au début de l'été 1889 d'obtenir le même avantage de la faction au pouvoir. Celle-ci refusant, Blaine envoya la flotte américaine rompre le blocus que la faction légitime imposait à la faction d'Hyppolite. Les approvisionnements américains qui se déversèrent alors permirent à la faction d'Hyppolite de prendre le pouvoir en octobre 1889.

Sous la pression du secrétaire à la marine Tracy, Blaine reprit les négociations en décembre 1890. Il demanda à l'ambassadeur américain d'évoquer avec le nouveau ministre des affaires étrangères d'Haïti, Anténor Firmin, la location du Môle Saint Nicolas, que les promesses antérieures laissaient espérer. Les discussions étant infructueuses, Blaine envoya le contre-amiral Bancroft Gherardi qui était autorisé à proposer, en échange de la location du port, le soutien et la protection du gouvernement américain au gouvernement haïtien en place.

Devant le refus renouvelé du gouvernement haïtien, Blaine dépêcha l'escadre d'évolution de l'U.S. Navy, composée des bâtiments de guerre les plus puissants, pour des manœuvres d'intimidation au large de Port-au-Prince. Simultanément, l'ambassadeur haïtien à Washington télégraphiait à son ministre des affaires étrangères que les autorités américaines n'avaient pas l'intention d'utiliser la force. Le télégramme arriva avant les navires et le gouvernement haïtien, refusa fermement le 22 avril l'offre américaine. Cet échec amena Blaine à relancer des négociations avec Saint-Domingue.

-

2.2.1.4 – Négociations pour l'achat de Saint-Barthélemy :

Le gouvernement suédois offrit de vendre aux Etats-Unis l'île de Saint-Barthélemy en 1818-1819 pour 200 000 dollars, puis de nouveau en 1825 pour 500 000 dollars. Des contacts furent pris par Seward puis abandonnés après la signature du traité avec le Danemark pour le rachat des îles Vierges.

En 1878, la Suède vendit finalement l'île à la France, ce qui constituait une violation du principe de non transfert à une puissance européenne, issu de la doctrine Monrøe. L'île ayant peu d'importance stratégique, les Etats-Unis ne protestèrent pas. Cet épisode constitue l'exemple le plus net de violation de la doctrine Monrøe.

2.2.1.5 – Projet d’achat de Culebra et Culebrita :

Seward envisagea de demander à l’Espagne la cession des deux îlots de Culebra et Culebrita situés au large de Porto Rico. Le projet fut abandonné après un avis défavorable de l’ambassadeur américain à Madrid.

2.2.1.6 – Propositions d’achat de Cuba :

La position stratégique de Cuba, a, de longue date, attiré l’attention des hommes politiques américains. Comme la Floride sous domination espagnole, l’île voit des routes maritimes de plus en plus fréquentées longer ses côtes. En outre, sa proximité des côtes américaines (130 km) en fait une tête de pont utilisable par une puissance européenne et représente une menace potentielle.

La Grande-Bretagne s’emparera d’ailleurs de La Havane pendant la guerre de Sept Ans, avant de l’échanger pour la Floride en 1763.

Conscient de cette proximité géographique et de cette instabilité potentielle, Thomas Jefferson fut le premier président à envisager l’annexion de l’île. Il écrit en 1807 au secrétaire d’Etat Madison que s’il devait y avoir une guerre avec l’Angleterre, il aimerait autant que ce soit aussi contre son allié espagnol car cela permettrait aux Etats-Unis de s’emparer de la Floride, du Mexique et " *Cuba viendrait alors s’ajouter tout naturellement à la Confédération* " par effet d’entraînement.

Dans la lettre de réponse qu’il adresse à Monröe le 23 octobre 1823, Jefferson écrit : " *... Je confesse candidement avoir toujours regardé Cuba comme l’addition la plus intéressante qui puisse jamais être faite à notre système d’Etats. Le contrôle que cette île, avec la péninsule de Floride, nous assurerait sur le golfe du Mexique ainsi que sur les contrées et les isthmes qui le bordent, compléterait à la perfection notre confort politique* ".

Si Pierre Renouvin a écrit que : " *La présence des Espagnols à Cuba a inquiété les Etats-Unis dès que la Floride est entrée dans l’Union.* " en 1819, les écrits de Jefferson permettent de constater que cette inquiétude est, en fait, antérieure à l’achat de la Floride.

Le 7 novembre 1823, le secrétaire d’Etat John Quincy Adams écrit : " *Sans entrer dans le débat consistant à savoir s’il est opportun d’annexer le Texas ou Cuba à l’Union, nous devrions au moins conserver notre liberté d’action au cas où une urgence surgirait.* "

Il écrivait, la même année au nouvel ambassadeur à Madrid : " *L’annexion de Cuba à notre république fédérale sera indispensable pour la continuation et l’intégrité de l’Union elle-même.* " Devenu président, Adams (1825-1829) préfère attendre car, selon lui, " *les lois de la*

gravitation politique " feront que Cuba " comme une pomme arrachée par le vent à son arbre, ne pourra qu'être attirée dans l'orbite de l'Union Nord Américaine."

Le président Polk écrit dans son journal, à la date du 17 juin 1848, qu'il était désormais *" favorable à l'achat de Cuba et à son intégration en tant qu'Etat de l'Union. "* Le 30 mai, il donnait comme instruction à l'ambassadeur à Madrid d'acheter l'île pour 100 millions de dollars. L'Espagne refusa la proposition.

L'administration des présidents Taylor et Fillmore devait revenir sur la politique de Polk.

John Clayton, nouveau secrétaire d'Etat du président Taylor donnait, le 2 août 1849, comme instruction à l'ambassadeur à Madrid de ne plus rechercher l'achat de l'île, mais il avertit que les Etats-Unis *" sont résolument déterminés à ce que l'île de Cuba ne soit jamais cédée par l'Espagne à une autre puissance que les Etats-Unis "* et que *" nous serons prêts à agir quand le temps viendra. L'annonce de la cession de Cuba à toute autre puissance étrangère, constituerait un casus belli. "*

Dans les années 1850, la pomme ne s'étant toujours pas décrochée de l'arbre, une délégation américaine se rendit en Espagne afin de convaincre son gouvernement de l'intérêt de vendre l'île aux Etats-Unis. Ayant échoué, la délégation rend public le " Manifeste d'Ostende " dans lequel est affirmé le droit pour les Etats-Unis de s'emparer de Cuba si l'Espagne en refuse la cession. Washington désavoue rapidement cet excès.

Ce genre d'initiatives ne fut pas soutenu par le gouvernement américain, y compris par des expansionnistes comme Seward, car elles étaient téléguidées par les planteurs esclavagistes du Sud qui y voyaient un moyen aisé d'étendre leurs exploitations.

Henry Cabot Lodge déclarait en mars 1895 : *" ...quand le canal du Nicaragua sera construit, l'île de Cuba, encore peu mise en valeur et d'une fertilité presque sans limite nous deviendra nécessaire. "*

Le 9 mai 1897, Roosevelt écrit à un ami : *" Il est très difficile pour moi de ne pas souhaiter une guerre contre l'Espagne car une telle guerre nous donnerait une marine convenable et un bon système de défense des côtes."*

On ne peut donc être surpris de la survenue de la guerre hispano-américaine, la tentation était grande de saisir toute occasion qui se présenterait pour s'emparer d'une grande île des Caraïbes. En fait, Cuba ne sera pas annexée à l'issue de la guerre, mais les Etats-Unis

obtiendront une base navale à Guantanamo. Il est d'ailleurs intéressant de rappeler l'analyse que fait, après guerre, Mahan de l'apport stratégique que constitue Guantanamo : " *Un exemple frappant du bénéfice que l'on peut retirer des positions avancées, c'est Cuba. Cette île surveille, en effet, le golfe du Mexique, et il n'est pas indifférent pour les Etats-Unis d'en être le possesseur ou de la voir entre les mains d'une autre puissance. Tandis que Cuba était espagnol, nous étions obligés de faire reposer notre sécurité sur Pensacola et le Mississippi. Si dans ces conditions, nous avions eu la guerre dans un Etat européen, Cuba étant neutre, l'ennemi aurait pu aventurer ses escadres dans le golfe du Mexique, sans exposer ses derrières et ses communications à être attaqués, comme ce serait le cas aujourd'hui, où nos croiseurs peuvent s'appuyer sur Guantanamo, bien fortifié. Dans le cas de deux adversaires de forces à peu près égales, cette position avancée donne à celui qui l'occupe un avantage marqué ; il a toute facilité pour molester ou arrêter les convois, en particulier les transports charbonniers d'une flotte qui chercherait à se maintenir dans le golfe du Mexique ou dans la mer des Antilles et à s'avancer vers l'isthme. Sur la côte du golfe considérée comme isolée, Key West peut jouer le rôle de Guantanamo. L'ensemble des deux positions de Guantanamo et de Key West constitue, pour notre région du golfe, une meilleure défense que ne le feraient des ouvrages militaires répartis sur la côte. Si l'on considère l'action à exercer sur la région du canal, Guantanamo a évidemment une situation meilleure que Key West. Si ces positions sont très gênantes pour une grande flotte, elles le sont bien moins pour des croiseurs rapides isolés, ou pour de faibles escadres qui peuvent être risquées dans le simple but de harceler un adversaire.* "

2.2.1.7 – L'annexion de Porto Rico

Un mois avant la fin de la guerre avec l'Espagne, Henry Cabot Lodge écrivait à Roosevelt, à la tête de ses *Rough Riders* à Cuba : " *Porto Rico n'est pas oublié et nous avons l'intention de l'obtenir* ." Roosevelt lui-même écrivait qu'il ne voulait pas de trêve avec l'Espagne jusqu'à ce que Cuba soit indépendant et " *Porto Rico notre* ." En juin, le secrétaire d'Etat William Day, indiquait à Henry Cabot Lodge : " *Il n'y a aucun problème pour Porto Rico, tout le monde est d'accord à ce sujet, son annexion est une affaire entendue.* "

Débarquant à Guanica, le 25 juillet, les troupes américaines sous la conduite du général Nelson Miles devaient s'emparer de l'île en dix-neuf jours au prix de trois tués. L'Espagne signait l'armistice le 12 août 1898.

Les représentants américains, envoyés à Paris pour négocier le traité de paix avec l'Espagne reçurent comme instruction de demander Porto Rico en guise d'indemnisation pour les frais engagés pour la " *juste guerre de libération de Cuba* ." En fait, l'intérêt économique de Porto Rico était très faible. L'île ne produisait alors que 70 000 tonnes de sucre alors que Cuba en produisait 3 500 000 tonnes.

La vraie motivation était d'ordre stratégique. L'U.S. Navy s'installait à Porto Rico, créant ce qui deviendra l'immense base navale de Roosevelt Roads et occupant l'île de Culebra. Cette base sera d'ailleurs aménagée de façon à pouvoir accueillir la flotte britannique en cas d'invasion de la Grande-Bretagne par les forces allemandes en 1940.

2.3 – Le pacifique, NOUVEAU CENTRE DE GRAVITE

L'extension progressive du territoire des Etats-Unis jusqu'aux rives du Pacifique et le développement du commerce maritime incitèrent les marins à s'intéresser aux archipels qui parsèment cet océan.

2.3.1 – Les Samoa

Le premier archipel à attirer l'attention des marins américains sera celui des Samoa, à 7 500 kilomètres de San Francisco sur la route reliant l'Amérique du Nord à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande. Dès 1839, l'enseigne de vaisseau Wilkes explore l'archipel dont le port naturel de Pago Pago dans l'île de Tutuila l'impressionne. Pour les steamers à court de charbon, c'est une escale possible. Cela justifie l'intérêt des Etats-Unis pour les Samoa, d'autant plus que les Allemands et les Britanniques convoitent eux aussi l'archipel.

En 1872, le capitaine de corvette Meade négocie avec les chefs coutumiers un traité accordant aux Etats-Unis le droit exclusif d'établir une station navale à Pago Pago en échange de la protection des Etats-Unis. Le sénat refusera d'examiner le traité.

Mais, en janvier 1878 le secrétaire d'Etat adjoint, Frederick W. Seward, (fils de William Seward), obtient la signature d'un traité qui confère aux Etats-Unis le droit non exclusif d'établir une base navale et un port de charbon à Pago Pago, sans engagement autre de leur part que d'offrir leurs bons offices en cas de conflit avec des tiers. L'accord, moins contraignant pour les Etats-Unis est ratifié immédiatement à l'unanimité par le Sénat. En 1879, le consul américain, de sa propre initiative, négocie avec ses collègues allemand et britannique une convention qui leur donne à tous trois le droit de gouverner la ville d'Apia et, de fait, tout l'archipel aboutissant ainsi à un nouveau type de gouvernement : le " tridominium ". Pendant une dizaine d'années, les relations entre les trois consuls s'envenimeront.

En janvier 1889, on est au bord de l'affrontement entre Allemagne et Etats-Unis quand, dans le port d'Apia, trois navires de guerre américains, font face au même nombre de bateaux du Reich. Mais Bismarck, en position de faiblesse en Europe, ne tient pas à ouvrir les hostilités avec les Etats-Unis ; il convoque une conférence à Berlin pour régler le problème. Soudain l'excitation retombe quand le 15 mars, un typhon détruit les six navires, tuant cent cinquante marins. L'Acte général de Berlin (14 juin 1889) confirme l'indépendance des Samoa, mais sous la surveillance des trois puissances qui, par leur arbitrage, ont le dernier mot dans les différends internes de l'archipel.

À l'usage, la solution se révèle instable à cause des rivalités entre groupes tribaux et des intérêts divergents des protecteurs. En 1898, à la mort du roi, l'Allemagne soutient un prétendant au trône, le Royaume-Uni et les Etats-Unis un autre ; la tension monte à nouveau en mars 1899 quand une action militaire conjointe des forces anglo-saxonnes endommage le consulat germanique. Cependant, rapidement, on trouve une solution pacifique au détriment des indigènes. La monarchie est abolie et on s'accorde sur la partition. Le traité du 2 décembre 1899 divise les Samoa en deux : aux Etats-Unis, l'île de Tutuila avec Pago Pago, à l'Allemagne les îles occidentales, tandis que le Royaume-Uni renonce à ses prétentions après avoir reçu des compensations ailleurs. Après une vingtaine d'années d'expérience de " coprotectorat " peu satisfaisantes, les Américains se rallient à la solution coloniale ; ils disposent en pleine propriété d'îles dans le Pacifique Sud qui, dans l'immédiat, ne leur procurent aucun avantage et n'en font pas une puissance régionale, tant qu'aucune base navale n'est installée à Pago Pago.

2.3.2 – Hawaii

Le secrétaire d'Etat Blaine déclarait en 1890 : "*Je considère que trois places seulement méritent d'être prises, l'une est Hawaii, les autres sont Cuba et Porto Rico.*"

Mahan, Lodge et Roosevelt avaient considéré depuis longtemps l'annexion des îles Hawaii comme une nécessité stratégique. Leur position permet de dominer le Pacifique oriental et constitue l'étape idéale entre la côte occidentale des Etats-Unis et l'Asie.

Mahan écrivait : "*...Hawaii, dans l'étude générale du Pacifique, est un point stratégique de toute première importance. C'est un grand centre de mouvement, une station incomparable à mi-chemin entre l'Amérique et l'Asie, une position avancée d'où l'on peut très bien mener une action offensive, une base d'opérations pour s'approvisionner et se réparer; mais, pour surveiller le commerce, elle rendra moins de services parce que, tout autour, le champ est vaste pour qui veut l'éviter. D'un autre côté, lorsqu'on possède ces îles, on leur donne, par le fait même, une valeur défensive qui s'ajoute à leur valeur offensive, car on en exclut l'ennemi, aussi bien pour une action de guerre que pour une action commerciale.*"

L'obtention de privilèges navals, comme ceux prévus par le traité de décembre 1884, était insuffisante car des puissances étrangères, comme le Japon, pouvaient également s'y installer.

Le traité n'est ratifié par le Sénat qu'en janvier 1887, après l'adjonction d'un amendement stipulant que les Etats-Unis obtiendront le droit exclusif d'établir une station navale à Pearl Harbor.

La seule manière d'éviter un " *danger militaire sérieux* ", selon l'expression de Mahan, était l'annexion pure et simple. À cet argument qui ne convainquait pas tout le monde, on ajoutait que l'annexion d'Hawaii assurerait à la flotte américaine le contrôle du Pacifique oriental, ce qui améliorerait la protection de la côte occidentale des Etats-Unis et permettrait le contrôle des accès pacifiques du futur canal transocéanique.

L'US Navy invoqua le problème du ravitaillement des navires de guerre en charbon en faveur de l'annexion d'Hawaii en 1898. George W. Melville, expert en propulsion de l'US Navy ainsi que John R. Proctor de l'administration de la marine marchande, expliquèrent au Sénat que la vapeur avait le double effet de réduire l'importance des distances mais d'accroître simultanément la nécessité de disposer de stations de ravitaillement en charbon sûres : " *Un croiseur ou un cuirassé emportant la quantité de charbon nécessaire pour lui permettre de couvrir 5 000 milles nautiques à dix nœuds, viendra à bout de ses réserves en moins de 1 000 milles nautiques s'il doit doubler sa vitesse. Un dépôt de charbon en sécurité à Pearl Harbor permettra, aussi bien à nos bâtiments de guerre qu'à nos navires marchands, de traverser le Pacifique à vitesse maximum, ou d'opérer une concentration sur des points distants à grande vitesse.* "

Un adversaire ne disposant pas du même avantage ne pourra atteindre une bonne partie de l'océan ou ne pourra le faire qu'à une très faible vitesse qui le rendra vulnérable. En somme, le contrôle d'Hawaii signifie une sécurité absolue pour le Pacifique oriental alors que son contrôle par une puissance étrangère implique une insécurité réelle.

A ces arguments, le sénateur Schurz répliqua que les Etats-Unis n'avaient pas nécessairement besoin d'annexer les îles Hawaii pour s'y ravitailler en charbon. On lui fit alors observer que rien n'empêcherait alors les autres puissances d'exiger les mêmes avantages à leur profit et l'avantage stratégique espéré serait ainsi réduit à néant. La Grande-Bretagne et l'Allemagne commençaient à évoquer la possibilité d'un condominium identique à celui qui existait alors aux Samoa. Seule l'annexion de la totalité de l'archipel d'Hawaii garantirait la sécurité des Etats-Unis.

Le déclenchement de la guerre contre l'Espagne et les opérations aux Philippines offrirent un terrain favorable aux annexionnistes et contribuèrent à affaiblir l'opposition d'une partie des députés et sénateurs. Le président McKinley était convaincu de la nécessité de l'annexion puisqu'il déclara : " *Nous avons plus besoin d'Hawaii que nous avons besoin de la Californie lorsque nous l'avons annexée.* " Il présenta une double résolution dans ce sens qui fut votée le 15 juin et le 6 juillet, respectivement par la Chambre des Représentants (209 voix pour, 91

contre) et le Sénat (46 pour, 21 contre). McKinley signa la double résolution le 7 juillet et les îles Hawaii furent officiellement annexées aux Etats-Unis le 12 août 1898.

C'est finalement l'extension de la guerre aux Philippines qui mit en lumière le besoin et l'importance stratégique d'une chaîne de bases navales à travers le Pacifique et permit de surmonter les obstacles à l'annexion.

2.3.3 – Midway

L'atoll de Midway et ses deux îles furent annexés en 1867 par William Seward suite à une prise de possession par un bâtiment de l'US Navy.

2.3.4 – Wake

Située à 2130 milles à l'ouest d'Hawaii et 1034 milles de Midway, l'île de Wake fut exploré par le commandant Wilkes en 1841 qui en prit possession, mais il fallut attendre 1899 pour qu'un nouveau bâtiment américain y fasse à nouveau escale et y réitère la prise de possession des Etats-Unis. La guerre contre l'Espagne avait montré l'intérêt de bases dans le Pacifique.

2.3.5 – Guam et les Philippines

Si l'annexion, à l'issue de la guerre hispano-américaine, de Guam, île de taille modeste, ne posait pas de problèmes, il n'en allait pas de même pour l'archipel philippin. Si l'on en croit McKinley, celui-ci hésita longuement avant d'annexer les Philippines et c'est seulement le devoir de civilisation et d'éducation qui lui fit accepter cette solution. Peut-être avait-il conscience des difficultés qu'il y aurait à défendre cet archipel à 7 000 milles des Etats-Unis mais à moins de 600 du Japon ? Seule une supériorité navale en Extrême-Orient permettrait de le défendre.

Son successeur, Theodore Roosevelt demanda la construction d'un réseau de bases navales dans les nouvelles possessions y compris les Philippines. La marine proposa finalement de situer une base importante à Olongapo sur la côte de Subic Bay sur l'île de Luzon. Le Japon

apparaissait désormais clairement comme un rival qu'on ne pouvait négliger. L'armée objecta que le site retenu par la marine était indéfendable contre le Japon. La marine, concentrée dans les eaux américaines à 7 000 milles de là, selon les préceptes de Mahan, ne pourrait protéger l'archipel d'une attaque surprise des Japonais. L'armée, avec un effectif autorisé par le Congrès de 100 000 hommes, ne pouvait maintenir une garnison assez forte pour tenir une base philippine jusqu'à ce que la flotte puisse arriver. En 1909, la marine choisit donc Pearl Harbor comme site de sa base principale dans le Pacifique. Roosevelt, d'une remarque restée proverbiale, qualifia les Philippines de " *talon d'Achille* " de la défense américaine.

2.3.6 – Les Galapagos

Fait peu connu, l'archipel des Galapagos, situé à moins de 1 500 km de la côte de Panama, attira l'attention américaine dans les années 1890. En 1899, le secrétaire d'Etat Hay ordonnait à l'ambassadeur américain en Equateur de rechercher un accord avec le gouvernement de ce pays pour que l'U.S. Navy puisse disposer d'un dépôt de charbon aux Galapagos, tout en écartant l'idée d'un achat pur et simple de l'archipel.

La solution proposée était la location de Chatham Island pour une durée de 99 ans en échange d'une rente annuelle de 5 000 \$. La proposition américaine fut refusée, la France ayant alors proposée la somme de 100 millions de francs en échange de l'ouverture d'un port franc dans l'archipel. Les négociations reprirent en 1903, 1906, 1908 et 1911. La proposition américaine de 1911 consistait en une location de l'archipel pour 99 ans en échange de 15 millions de dollars (soit deux fois le prix payé pour l'achat de l'Alaska) et de la garantie par les Etats-Unis de l'intégrité territoriale de l'Equateur. Le président équatorien Alfaro refusa l'offre, craignant que l'Equateur ne devienne le jouet d'un conflit de puissances sur lesquelles il n'aurait plus de prise. Il résuma la situation en déclarant que l'archipel constituait pour l'Equateur " *un espoir lointain et un danger immédiat* " .

Les Galapagos devaient rester sous souveraineté équatorienne mais une base aérienne américaine y fut aménagée dès l'été 1942 afin de protéger le canal de Panama d'une éventuelle attaque japonaise.

En 1865, les Etats-Unis ne possédaient aucun territoire dans le Pacifique hors de leur espace continental ; en 1899, ils sont présents à Hawaii, aux Samoa, aux Philippines, à Guam et dans d'autres îlots d'importance variable qui leur assurent une position stratégique sur les routes maritimes de l'océan.

" Toute diplomatie qui n'est pas liée à l'emploi plausible de la force est stérile. "

Henri Kissinger

3 - LE développement de l'U.S. Navy

Ayant conquis leur frontière occidentale, " *les Américains, qu'ils le veuillent ou non, doivent commencer à regarder à l'extérieur* ", écrivait Mahan en 1890. C'était déjà en partie le cas, du fait du développement du commerce international.

La protection du commerce américain fut, en effet, l'argument invoqué pour le développement de la flotte de guerre. " *Le navire de guerre précède le navire marchand et impressionne les peuples par la puissance du pavillon qui couvre l'un et l'autre* " écrivait en 1878 le capitaine de vaisseau Shufeldt au député Morse. Entre 1867 et 1885, la flotte intervint pour soutenir les intérêts économiques américains au Japon, à Formose, en Uruguay, aux Fidji, en Corée, à Panama et en Chine.

En une dizaine d'années de 1890 à 1900, la marine américaine va se développer de manière considérable sous l'influence d'hommes tels que Theodore Roosevelt qui en feront un outil efficace de politique étrangère.

3.1 - Etat des lieux : un outil inadapté

De 1865 à 1890, l'histoire de l'U.S. Navy est celle d'une marine de troisième ou quatrième rang. A la fin de la guerre de Sécession, le Congrès avait démantelé la flotte constituée à l'occasion du conflit et s'était opposé au maintien d'une marine significative. En 1887, le secrétaire à la marine, William C. White déplorait que l'U.S. Navy ne dispose plus ni de la force de combattre ni de la vitesse lui permettant de s'enfuir.

À la fin des années 1880, alors que la flotte britannique comptait 367 navires de guerre modernes, la flotte américaine en comptait un peu moins de 90 dont 48 seulement mettaient en œuvre de l'artillerie. Et sur ces 48, 38 étaient en bois.

La marine américaine n'arrivait qu'au douzième rang mondial après la Turquie, la Chine, l'Autriche – Hongrie, la Hollande, la Suède, le Chili, le Brésil, l'Argentine, l'Espagne ou l'Italie, alors même que la puissance industrielle des Etats-Unis était treize fois supérieure à celle de ce dernier pays. En 1890, le Japon avait deux fois plus de soldats et de marins que les Etats-Unis.

3.2 - Renversement de tendance

3.2.1 - Le premier frémissement :

Les expansionnistes les plus actifs comme Mahan ou Roosevelt réussirent à persuader les différents secrétaires à la marine qu'il était plus sage de construire de nouveaux navires que d'essayer de faire durer des bâtiments à bout de souffle.

Le secrétaire à la marine nommé par le président Garfield en 1881, William H. Hunt, était favorable aux nouvelles conceptions en matière de construction navale. En 1883, le Congrès vote les crédits nécessaires à la construction de trois croiseurs. En 1886, il autorise finalement la construction de deux croiseurs cuirassés (le *Maine* et le *Texas*) et, deux ans plus tard, celle d'un autre croiseur cuirassé. Jusque là, en effet, les Etats-Unis n'avaient que des navires de guerre non cuirassés, à la fois à voile et à vapeur. La construction de navires en acier et seulement à vapeur s'imposait en raison de la possession de tels bâtiments par les Etats européens et même par le Chili et l'Argentine.

3.2.2 - Le mouvement décisif :

En 1889, le secrétaire à la Marine, Benjamin Tracy, fit campagne pour obtenir une flotte de cuirassés, tandis que Mahan, défendait le bien fondé de cette initiative par un exposé raisonné.

3.2.2.1 - L'argumentation mahanienne :

The Influence of sea power upon History, paru en 1890, associe la marine à une révision de la doctrine de Monröe. Mahan estime que " Cette doctrine formule une idée qui ne peut finalement acquérir une efficacité que grâce à une flotte. En effet, cette doctrine a sa racine dans le fait que, si la nation possédait, à ce moment, des intérêts considérables sur terre, elle avait aussi un intérêt politique d'une essence supérieure dans la destinée de terres étrangères et dont la caractéristique était de ne pouvoir être défendues que par mer. "

Il ajoute : " Si la stratégie navale apparaît ainsi comme différente de la stratégie militaire, cela tient à l'instabilité et à la faiblesse politique de certaines régions auxquelles la marine

seule donne accès, que les armées ne peuvent atteindre sans le concours des marines et où la sécurité des opérations prises dépend de la maîtrise de la mer. "

3.2.2.2 - Les succès de Tracy

Le rapport annuel de Tracy devant le Congrès pour 1889 marque les débuts officiels d'une véritable marine de guerre et d'une stratégie navale offensive, principalement à l'encontre des puissances européennes. Tracy appuie ses demandes sur l'exemple de l'affaire des Samoa qui montre la grande faiblesse de la marine américaine et le besoin urgent de navires à vapeur puissants.

En outre, du point de vue technologique, l'année 1889 fut marquée par la mise en chantier en Grande-Bretagne des navires cuirassés de la classe *Admiralty* qui annonçait une nouvelle génération de bâtiments de combat.

Lorsque Tracy —qui s'inspire des théories de Mahan —demande au Congrès d'accepter la construction de deux flottes de cuirassés, l'une de 12 navires pour l'Atlantique, l'autre de 8 navires pour le Pacifique, d'après débats s'engagent et le Congrès n'autorise finalement en 1890 la construction que de trois cuirassés " côtiers " mais capables d'aller en haute mer (*seagoing coast-line battleships*). Cependant, ces navires qui auront une forte protection et une grande puissance de feu, seront limités dans leur rayon d'action (5 000 milles nautiques) afin de leur conserver leur caractère défensif. En 1892, le Congrès vote la construction de l'*Iowa* (11 346 tonnes).

3.2.2.3 - Poursuite de l'effort par les Démocrates :

L'arrivée au pouvoir des démocrates, aussi bien à la présidence avec Grover Cleveland que dans les deux chambres du Congrès ne remit pas en cause le mouvement lancé par les Républicains. En 1895, le secrétaire à la Marine, Hilary A. Herbert obtient du Congrès la construction de deux nouveaux navires : le *Kearsarge* et le *Kentucky* (11 520 tonnes) et de trois autres en 1896 : l'*Alabama*, l'*Illinois*, le *Wisconsin* (11 552 tonnes).

Herbert renonce complètement à la construction de croiseurs non cuirassés. Il faut dire que l'examen des batailles navales de la guerre sino-japonaise de 1894-1895, la tension qui se produit en 1895 avec la Grande-Bretagne à propos du Venezuela, et enfin la reprise de l'insurrection à Cuba en 1895, apportent de l'eau au moulin des avocats d'un renforcement de

la flotte américaine. Il faut également ajouter qu'à partir de 1895 les idées de Mahan sont largement connues, sinon toujours adoptées par les membres du Congrès.

Lorsque le Républicain McKinley devient président en 1897, les Etats-Unis sont bien en train d'acquérir une puissante marine de guerre. En 1897, une escadre de l'Atlantique Nord, comprenant trois cuirassés puissants, deux de moindre importance et trois croiseurs cuirassés, a été constituée. La marine de guerre américaine est désormais capable d'intervenir dans des mers lointaines si nécessaire, et non plus seulement de défendre les côtes. Certes, cette marine est encore inférieure à celle des grandes puissances européennes mais le jour n'est pas loin où elle pourra assurer le contrôle des zones maritimes d'intérêt stratégique proches des Etats-Unis. Au total 25 navires modernes ont été construits.

3.3 - L'ère Roosevelt :

Devenu secrétaire adjoint à la marine, Roosevelt exprima ses vues devant les officiers du Naval War College, le 2 juin 1897: "*Il est certain que nous devons disposer d'une marine de premier rang et pas seulement d'une marine de garde-côtes... Cela implique trois choses : des navires de guerre en grand nombre, un canal en Amérique centrale et la possession de Hawaii*".

3.3.1 – Une action décisive dans la guerre hispano-américaine

Theodore Roosevelt fait tout ce qu'il peut afin que la Marine soit prête au cas où la guerre surviendrait. En particulier, c'est lui qui prévoit une action navale dans les Philippines en cas de guerre avec l'Espagne et qui nomme le commodore Dewey à la tête de la flotte qui appareille pour l'Extrême-Orient en décembre 1897. Profitant d'une absence temporaire du secrétaire à la Marine Long, Theodore Roosevelt envoie un télégramme au commodore Dewey le 25 février 1898 pour lui dire de se tenir prêt à attaquer Manille. Il est ainsi à l'origine de l'éclatante victoire de l'US Navy sur la flotte espagnole des Philippines qui amena à parler de la "*splendid little war*".

Theodore Roosevelt participera personnellement à la guerre hispano-américaine à la tête d'un régiment de cavalerie composé de réservistes qui devait s'illustrer à Cuba, les *Rough Riders*.

3.3.2 - Roosevelt président

Les succès remportés dans la guerre contre l'Espagne permirent à Roosevelt, devenu président, d'obtenir, de 1901 à 1905, la construction de 10 cuirassés, 4 croiseurs cuirassés et 17 autres navires.

En décembre 1905, les Etats-Unis possèdent la troisième flotte de guerre du monde après la Grande-Bretagne et la France avec 40 navires cuirassés (28 cuirassés et 12 croiseurs cuirassés).

Mais, le lancement, en 1906, par la marine britannique du H.M.S. *Dreadnought*, premier navire de guerre dont l'armement principal était constitué de pièces d'artillerie d'un calibre unique (10 de 304 mm en 5 tourelles) rendait les bâtiments de conception antérieure obsolètes. Roosevelt réussit alors à obtenir du Congrès quatre cuirassés supplémentaires : le *Florida* et l'*Utah* en 1908 (21 825 tonnes, 10 pièces de 304 mm, 21 nœuds), l'*Arkansas* et le *Wyoming* en 1909 (26 000 tonnes, 12 pièces de 304 mm, 21,6 nœuds).

Durant les deux mandats de Roosevelt, les crédits accordés à la marine dépassèrent 900 millions de dollars et ses effectifs passèrent de 19 000 à 44 500 hommes.

3.3.3 - La " Great White Fleet "

Devenu président, Roosevelt envoya la flotte de l'Atlantique faire le tour du monde. Partie de Hampton Roads en Virginie le 16 décembre 1907, elle y était de retour en février 1909, après avoir parcouru 45 000 milles en quatorze mois. La flotte fut acclamée tout au long de son parcours non seulement à Rio de Janeiro ou à Valparaiso, mais aussi à Yokohama où les *marines* américains défilèrent dans les rues sous les vivats. L'escale au Japon permit de mettre un terme à la brouille qui opposait jusque là les Etats-Unis au Japon au sujet des immigrants d'origine japonaise en Californie. Cette visite constituait une éclatante démonstration du rôle de la marine comme instrument privilégié de la politique extérieure américaine.

Roosevelt ne choisit pas par hasard la date de cette campagne. Il en escomptait des retombées médiatiques favorables qui lui permettraient de faire pression sur les députés et les sénateurs lorsqu'il leur demanderait d'autoriser la construction de nouveaux cuirassés. Roosevelt était convaincu que les Etats-Unis se devaient de suivre la course aux armements lancée en Europe. Il avait espéré en vain que la conférence de La Haye tenue en 1907 déboucherait sur des mesures de limitation des armements navals.

L'effet obtenu dépassa ses espérances. L'U.S. Navy devenait populaire aux Etats-Unis et le prestige international des Etats-Unis en sortait renforcé. Assistant au retour de la flotte à Hampton Roads, Roosevelt déclara : " *Voici la réponse à mes opposants. Un autre chapitre est écrit et je ne pouvais espérer une meilleure conclusion à mon mandat* ".

Cette campagne eut, d'un point de vue strictement militaire, d'autres intérêts. Elle constitua une occasion d'entraînement inégalée pour les évolutions en escadre et montra la difficulté du soutien d'une flotte éloignée de ses bases. Comme l'a écrit un auteur américain, ce sont seize navires qui partirent en 1907, c'est une flotte qui revint en 1909.

3.4 - La marine comme outil politique de gestion des crises

Dans son rapport au Congrès de novembre 1893, le secrétaire à la marine, Herbert, inspiré par le second ouvrage de Mahan, *L'influence de la puissance maritime dans la Révolution française et l'Empire, 1793-1812*, alla jusqu'à justifier la marine de guerre en tant qu'instrument de puissance permettant de promouvoir les intérêts nationaux à l'étranger et d'exercer une plus grande influence dans la diplomatie en général et ce dès le temps de paix.

Il déclarait : " *Nous devons construire et maintenir une marine efficace de façon à donner du poids et de la puissance à toute politique que le gouvernement pourrait juger sage de conduire.* " En 1896, il ajoutait que les Etats-Unis devaient disposer d'une marine, " *non seulement pour défendre les côtes* ", mais aussi afin " *d'apporter le soutien nécessaire à nos concitoyens en pays étranger, de soutenir notre diplomatie et de défendre en toutes circonstances l'honneur national.* "

La marine allait, par la suite, montrer à plusieurs reprises son efficacité dans la manœuvre des crises. Sans parler de ses succès lors de la guerre hispano-américaine qui furent des opérations de guerre, elle intervint d'abord en Chine lors de la révolte des Boxers en 1900. Créée en 1902, l'escadre des Caraïbes reçoit la mission suivante : elle devra être utilisée " *afin d'exercer notre influence dans la région et maintenir l'ordre dans les zones où les intérêts ou la sécurité de nos citoyens viendrait à être menacés.* "

Cette escadre des Caraïbes eut rapidement à manifester son existence. Lorsqu'en 1902, la Grande-Bretagne, l'Italie et l'Allemagne mirent sur pied un blocus afin d'obliger le Venezuela à payer ses dettes, Roosevelt envoya toutes les forces navales disponibles à Porto Rico sous le commandement de Dewey tout en négociant avec les puissances européennes qui abandonnèrent les mesures de coercition.

Très largement interprétée, cette mission permettra l'intervention à Panama en 1903.

En 1908, la campagne de la Great White Fleet et son apparition dans le Pacifique contribuèrent à calmer l'agressivité japonaise naissante. En avril 1914, le président Wilson ordonna l'occupation du port de Vera-Cruz au Mexique parce que les troupes mexicaines

avaient refusé de saluer le drapeau américain à Tampico quelques semaines auparavant à l'occasion d'une évacuation de ressortissants américains et européens menée par des navires de guerre américains, britanniques et allemands.

Dans la dizaine d'années qui suivit la guerre hispano-américaine, la marine devint un outil habituel de la diplomatie américaine dans les Caraïbes ainsi qu'en Amérique centrale ou latine.

3.5 - Bilan à la veille de la première guerre mondiale

De 1880 à 1910, le budget de la marine est passé de 75 à 725 millions de dollars. A la veille de la guerre, l'Amérique dispose de 31 cuirassés récents dont 9 dreadnoughts (et 7 en construction), 15 croiseurs cuirassés, 10 croiseurs, 21 torpilleurs, 68 destroyers, 54 sous-marins et une remarquable flotte auxiliaire. Au total, une marine de premier ordre, venant au troisième rang mondial après la Grande-Bretagne et l'Allemagne, dont les déficiences constatées en 1898, dans le domaine du commandement et du tir à la mer, ont été largement corrigées.

L'avertissement de T. Roosevelt a été entendu. "*Le peuple américain doit construire et entretenir une marine de guerre ou se résigner à accepter une situation subalterne dans la politique internationale.*"

4 – UNE STRATEGIE COURONNEE DE SUCCES

Si l'on examine sur un demi-siècle la politique étrangère américaine, on ne peut qu'être frappé de la permanence du projet stratégique. Il s'agit, pour les Etats-Unis, de s'affranchir de l'influence des puissances coloniales européennes et ce projet est d'abord à visée défensive.

Très rapidement, les hommes d'Etat américains prennent conscience que la frontière naturelle des Etats-Unis à l'Ouest se trouve sur les rives du Pacifique. En conséquence, le nouvel Etat sera inéluctablement confronté à un problème de liaisons entre ses deux rives, atlantique et pacifique. Le chemin de fer ne se développant que vers le milieu du XIXe siècle, la voie maritime est donc privilégiée. La nécessité de contrôler les trajets possibles d'un canal interocéanique est ainsi très vite ressentie comme un axe essentiel de la politique étrangère américaine.

Lorsque le contrôle de l'isthme sera acquis, il restera à lever les contraintes du Traité Clayton-Bulwer et à protéger le futur canal des menaces potentielles dont il pourrait faire l'objet.

Trois types de menaces sont identifiées. La plus évidente était celle d'une attaque de la zone du canal ou de ses approches, par une puissance hostile en temps de guerre. Afin de se protéger d'une telle éventualité, les Etats-Unis commencèrent à acquérir des bases navales en des endroits clés, d'abord à proximité de la zone du canal du côté Atlantique mais aussi dans le Pacifique.

Une autre menace consistait en la cession de colonies des Caraïbes par une puissance neutre ou amie des Etats-Unis à une autre puissance moins amicale. Les armes contrant ce danger furent diplomatiques voire financières comme dans le cas des îles Vierges danoises.

Une troisième menace, plus probable, était la survenue, dans un pays des Caraïbes, libre de toute tutelle américaine ou européenne, de désordres mettant en cause la propriété étrangère dans ce pays, ou le non remboursement d'une dette extérieure qui entraînerait l'intervention d'une puissance européenne pour protéger les intérêts de ses nationaux. De telles situations se produisirent ainsi au Venezuela, en 1902, par exemple. Ce fut essentiellement pour décourager de futures interventions de cette sorte que Theodore Roosevelt énonça en 1904 son " corollaire " à la doctrine Monröe, une déclaration qui impliquait logiquement l'intention d'exercer, lorsque c'était nécessaire, un certain degré de supervision sur les affaires intérieures des Etats indépendants.

Les bases étant inutiles si elles n'ont pas de flotte à abriter ou qui les ravitaillent, il reste à construire une marine de guerre digne de ce nom. La tâche sera menée à bien en une vingtaine d'années.

Autre élément frappant : le poids de certaines personnalités telles que Seward, MacKinley, ou Roosevelt qui furent des éléments moteurs de l'expansionnisme américain face à un pouvoir législatif qui, très généralement, fut un obstacle.

Au terme de cette étude, on ne peut que constater que la coupure de 1898, généralement retenue par de nombreux historiens, est artificielle. Les objectifs de l'expansionnisme américain sont décelables dès les années 1820 dans les écrits de Jefferson, par exemple. La guerre hispano-américaine ne fait que rendre visible à tous une évolution entamée avant même la guerre de Sécession, même si celle-ci y mit un frein.

L'influence de Mahan doit être, elle aussi réévaluée. Mahan n'est pas l'inventeur de l'expansionnisme américain, mais il sut admirablement lui fournir, au moment le plus judicieux, les arguments rationnels ainsi qu'un cadre théorique et conceptuel qui lui faisaient défaut. Son influence sur Roosevelt fut considérable et il inspira directement des décisions qui eurent un rôle indéniable dans l'issue favorable pour les Etats-Unis de la guerre hispano-américaine.

Il joua un rôle pédagogique efficace auprès des députés et sénateurs, ce qui permit après 1890 la reconstruction de la marine américaine où l'acceptation d'annexion de territoires par une majorité d'entre eux.

En 1867, William Seward déclarait : "*Accordez-moi encore cinquante, quarante, trente années et je vous donnerai le continent américain et la domination du monde.*" Force est de constater que ses prophéties se révélèrent exactes. Ce résultat, rapidement acquis est à mettre au crédit d'une politique étrangère aux objectifs clairs, servie par des hommes décidés. Le résultat de cette politique cohérente fut l'accession à la puissance mondiale.

En définitive, la stratégie américaine de 1850 à 1914 apparaît ainsi comme une parfaite illustration de ce qu'écrivait Friedrich Ratzel : "*Entreprendre une aventure maritime est la plus importante des décisions d'un Etat.*"

ANNEXES

Cartes :

Annexe 1 : La présence américaine dans les Caraïbes (y compris les intérêts économiques)

Annexe 2 : Les Etats-Unis dans les Caraïbes

Annexe 3 : Les Etats-Unis dans le Pacifique

Annexe 4 : Les Samoa

Annexe 5 : La zone du canal de Panama

Textes :

Annexe 6 : Les conceptions d'Alfred Thayer Mahan

Annexe 7 : Lettre de Theodore Roosevelt à Alfred Thayer Mahan

Bibliographie

ANNEXE 6

LES CONCEPTIONS DE MAHAN :

Le canal, des bases outre mer et une marine puissante

Alfred Thayer Mahan

Extrait de : " The United States Looking Outward, " *The Atlantic Monthly*, Vol. LXVI, No. CCCXCVIII December, 1890, pp. 817-822, passim.

". . . There is no sound reason for believing that the world has passed into a period of assured peace outside the limits of Europe. Unsettled political conditions, such as exist in Hayti, Central America, and many of the Pacific islands, especially the Hawaiian group, when combined with great military or commercial importance, as is the case with most of these positions, involve, now as always, dangerous germs of quarrel, against which it is at least prudent to be prepared. Undoubtedly, the general temper of nations is more averse from war

than it was of old. If no less selfish and grasping than our predecessors, we feel more dislike to the discomforts and sufferings attendant upon a breach of peace; but to retain that highly valued repose and the undisturbed enjoyment of the returns of commerce, it is necessary to argue upon somewhat equal terms of strength with an adversary. It is the preparedness of the enemy, and not acquiescence in the existing state of things, that now holds back the armies of Europe. . . .

This dispute, [the Bering Sea fisheries dispute with England] seemingly paltry, yet really serious, sudden in its appearance, and dependent for its issue upon other considerations than its own merits, may serve to convince us of many latent and yet unforeseen dangers to the peace of the western hemisphere, attendant upon the opening of a canal through the Central American Isthmus. In a general way, it is evident enough that this canal, by modifying the direction of trade routes, will induce a great increase of commercial activity and carrying trade throughout the Caribbean Sea; and that this now comparatively deserted nook of the ocean will, like the Red Sea, become a great thoroughfare of shipping, and attract, as never before in our day, the interest and ambition of maritime nations. Every position in that sea will have enhanced commercial and military value, and the canal itself will become a strategic centre of the most vital importance. Like the Canadian Pacific Railroad, it will be a link between the two oceans; but, unlike it, the use, unless most carefully guarded by treaties, will belong wholly to the belligerent which controls the sea by its naval power. In case of war, the United States will unquestionably command the Canadian Railroad, despite the deterrent force of operations by the hostile Navy upon our seaboard ; but no less unquestionably will she be impotent, as against any of the great maritime powers, to control the Central American canal. Militarily speaking, the piercing of the Isthmus is nothing but a disaster to the United States in the present state of her military and naval preparation. It is especially dangerous to the Pacific coast; but the increased exposure of one part of our seaboard reacts unfavorably upon the whole military situation. Despite a certain great original superiority conferred by our geographical nearness and immense resources, —due, in other words, to our natural advantages, and not to our intelligent preparations, —the United States is woefully unready, not only in fact, but in purpose, to assert in the Caribbean and Central America a weight of influence proportioned to the extent of her interests. We have not, and we are not anxious to provide, the defense of the seaboard which will leave the Navy free for its work at sea. We have not, but many other powers have, positions, either within or on the borders of the Caribbean, which not only possess great natural advantages for the control of that sea, but have received and are receiving that artificial strength of fortification and armament which make them practically inexpugnable. On the contrary, we have not on the Gulf of Mexico even the beginning of a Navy yard which could serve as the base of our operations. Let me not be misunderstood. I am not regretting that we have not the means to meet on terms of equality the great navies of the Old World. I recognize, what few at least say, that, despite its great surplus revenue, this country is poor in proportion to its length of seaboard and its exposed points. That which I deplore, and which is a sober, just, and reasonable cause of deep national concern, is that the nation neither has nor cares to have its sea frontier so defended, and its Navy of such power, as shall suffice, with the advantages of our position, to weigh seriously when inevitable discussions arise, - such as we have recently had about Samoa and Bering Sea, and which may at any moment come up about the Caribbean Sea or the canal. Is the United States, for instance, prepared to allow Germany to acquire the Dutch stronghold of Curaçao, fronting the Atlantic outlet of both the proposed canals of Panama and Nicaragua ? Is she prepared to acquiesce in any foreign power purchasing from Hayti a naval station on the Windward Passage, through which pass our steamer routes to the Isthmus ? Would she acquiesce in a foreign protectorate over the Sandwich Islands, that great central station of the

Pacific, equidistant from San Francisco, Samoa, and the Marquesas, and an important post on our lines of communication with both Australia and China ? Or will it be maintained that any one of these questions, supposing it to arise, is so exclusively one-sided, the arguments of policy and right so exclusively with us, that the other party will at once yield his eager wish, and gracefully withdraw ? Was it so at Samoa ? Is it so as regards Bering Sea ? The motto seen on so many ancient cannon, *Ultima ratio regum*, is not without its message to republics.

"

ANNEXE 7

LETTRE DE THEODORE ROOSEVELT A ALFRED THAYER MAHAN EN 1897 AU SUJET DE L'ANNEXION D'HAWAII

Theodore Roosevelt

Extrait d'une lettre à Alfred Thayer Mahan : *Obstacles to Immediate Expansion*, 1897

Source: Papers of Theodore Roosevelt, Manuscript Division, Library of Congress, pp. 225-231.

Cette lettre a été écrite peu après que le président Cleveland ait refusé d'annexer les îles Hawaii.

"THIS LETTER MUST, of course, be considered as entirely confidential, because in my position I am merely carrying out the policy of the secretary and the President. I suppose I need not tell you that as regards Hawaii I take your views absolutely, as indeed I do on foreign policy generally. If I had my way we would annex those islands tomorrow. If that is impossible I would establish a protectorate over them.

I believe we should build the Nicaraguan canal at once, and, in the meantime, that we should build a dozen new battleships, half of them on the Pacific Coast; and these battleships should have large coal capacity and a consequent increased radius of action.

I am fully alive to the danger from Japan, and I know that it is idle to rely on any sentimental goodwill toward us.

I think President Cleveland's action was a colossal crime, and we should be guilty of aiding him after the fact if we do not reverse what he did. I earnestly hope we can make the President look at things our way. Last Saturday night Lodge pressed his views upon him with all his strength. I have been getting matters in shape on the Pacific Coast just as fast as I have been allowed.

My own belief is that we should act instantly before the two new Japanese warships leave England. I would send the *Oregon*, and, if necessary, also the *Monterey* (either with a deck load of coal or accompanied by a coaling ship) to Hawaii, and would hoist our flag over the island, leaving all details for after action. I shall press these views upon my chief just so far as he will let me ; more I cannot do.

As regards what you say in your letter, there is only one point to which I would take exception. I fully realize the immense importance of the Pacific Coast. Strictly between ourselves, I do not think Admiral Beardslee quite the man for the situation out there; but Captain Barker, of the *Oregon*, is, I believe, excellent in point of decisions, willingness to accept responsibility, and thorough knowledge of the situation.

But there are big problems in the West Indies also. Until we definitely turn Spain out of those islands (and if I had my way that would be done tomorrow), we will always be menaced by trouble there. We should acquire the Danish Islands and, by turning Spain out, should serve notice that no strong European power, and especially not Germany, should be allowed to gain a foothold by supplanting some weak European power. I do not fear England - Canada is a hostage for her good behavior but I do fear some of the other powers.

I am extremely sorry to say that there is some slight appearance here of the desire to stop building up the Navy until our finances are better. Tom Reed, to my astonishment and indignation, takes this view; and even my chief, who is one of the most high-minded, honorable, and upright gentlemen I have ever had the good fortune to serve under, is a little inclined toward it.

I need not say that this letter must be strictly private. I speak to you with the greatest freedom, for I sympathize with your views, and I have precisely the same idea of patriotism and of belief in and love for our country. But to no one else excepting Lodge do I talk like this.

As regards Hawaii, I am delighted to be able to tell you that Secretary Long shares our views. He believes we should take the islands, and I have just been preparing some memoranda for him to use at the Cabinet meeting tomorrow. If only we had some good man in the place of John Sherman as secretary of state there would not be a hitch, and even as it is I hope for favorable action. I have been pressing upon the secretary, and through him on the President, that we ought to act now without delay, before Japan gets her two new battleships which are now ready for delivery to her in England. Even a fortnight may make a difference. With Hawaii once in our hands most of the danger of friction with Japan would disappear.

The secretary also believes in building the Nicaraguan canal as a military measure, although I don't know that he is as decided on this point as you and I are ; and he believes in building battleships on the Pacific slope."



BIBLIOGRAPHIE

BARRAL-MONTFERRAT Marquis de

De Monröe à Roosevelt, 1823-1905

Plon, Paris, 1905

BEMIS Samuel Flagg

A Diplomatic History of the United States

Henry Holt and Company, New York, 1955

BRAISTED William Reynolds

The United States Navy in the Pacific, 1897-1909

University of Texas Press, Austin, 1958

BUTEL Paul

Histoire de l'Atlantique de l'Antiquité à nos jours

Perrin, Paris, 1997

BYWATER Hector C.

Sea-power in the Pacific

Constable and Co Ltd, London, 1921

CABLE James

The Political Influence of Naval Force in History

MacMillan, London, 1998

CARR Raymond

Puerto Rico : a Colonial Experiment

Vintage Books, New York, 1984

CARRINGTON C. E.

British Overseas

Exploits of a Nation of Shopkeepers

Cambridge University Press, London, 1950

CASTEX Raoul Amiral

Théories stratégiques

Economica, Paris, 1997

Chaliand Gérard

Anthologie mondiale de la stratégie

Robert Laffont, Paris, 1990

CHALIAND Gérard, RAGEAU Jean-Pierre

Atlas du Millénaire

La mort des empires, 1900-2015

Hachette, Paris, 1998

COLSON Bruno

" Jomini, Mahan et les origines de la stratégie navale américaine. "

In *L'évolution de la pensée navale*

Economica, Paris, 1990

DE CONDE Alexander

A History of American Foreign Policy

Charles Scribner's Sons, New York, 1963

GOTTMANN Jean

La politique des Etats et leur géographie

Armand Colin, Paris, 1952

GOULD Lewis L.

The Presidency of Theodore Roosevelt

University Press of Kansas, Lawrence, 1991

HAGAN Kenneth J.

This People's Navy

The Making of American Sea Power

The Free Press, New York, 1991

HEFFER Jean

Les Etats-Unis et le Pacifique, histoire d'une frontière

Albin Michel, Paris, 1995

HICKMAN John

The Enchanted Islands, the Galapagos discovered

Anthony Nelson, Oswestry, 1985

JULIEN Charles-André

Histoire de l'Océanie

PUF, Paris, 1971

KISSINGER Henry

Diplomatie

Fayard, Paris, 1996

LaFEBER Walter

The Cambridge History of American Foreign Relations, volume 2

The American Search for Opportunity, 1865-1913

Cambridge University Press, 1993

LaFEBER Walter

The New Empire, An interpretation of American Expansion 1860-1898

Cornell University Press, Ithaca, 1963

MAHAN Alfred Thayer

L'influence de la puissance maritime dans l'Histoire, 1660-1783

Société française d'éditions d'art, Paris, 1899

MASSON Philippe

Marines et Océans

Imprimerie Nationale, Paris, 1982

McDOUGALL Walter A.

Let the Sea Make a Noise

Avon Books, New York, 1994

McDOUGALL Walter A.

Promised Land, Crusader State, The American Encounter with the World since 1776

Mariner Books, New York, 1997

NAVILLE Pierre

Mahan et la maîtrise des mers

Berger-Levrault, Paris, 1981

POTTER E.B. (sous la direction de)

Sea Power, a naval history

Naval Institute Press, Annapolis, 1981

PRATT Julius W.

America's Colonial Experiment

Prentice-Hall, New York, 1950

RENOUVIN Pierre, DUROSELLE Jean-Baptiste

Introduction à l'histoire des relations internationales

Presses Pocket, Paris, 1997

REUSSNER André, NICOLAS L.

La puissance navale dans l'Histoire, T 2 : de 1815 à 1914

Editions Maritimes et d'Outre-Mer, Paris, 1974

RUSSIER Henri

Le partage de l'Océanie

Vuibert et Nony, Paris, 1905

SARGENT A. J.

Seaways of the Empire

Black Ltd, Londres, 1930

SCHOULTZ Lars

Beneath The United States, A History of US Policy toward Latin America

Harvard University Press, Cambridge, 1998

SMITH Joseph

The Spanish-American War

Conflict in the Caribbean and the Pacific, 1895-1902

Longman, New York, 1994

SPROUT Margaret Tuttle

" Mahan : l'apôtre de la puissance maritime "

In *Les maîtres de la stratégie*, vol. 2

Flammarion, Paris, 1987

SPROUT Harold et Margaret

The Rise of American Naval Power 1776-1918

Naval Institute Press, Annapolis, 1980

SPROUT Harold et Margaret

Toward a New Order of Sea Power

American Naval Policy and the World Scene, 1918-1922

Greenwood Press, New York, 1974

TRIAS MONGE José

Puerto Rico, The Trials of the Oldest Colony in the World

Yale University Press, 1997

VATTIER Guy

Les grandes heures de l'histoire de Panama

Les Productions de Paris, Paris, 1965

WESTCOTT Allan (ed)

American Sea Power Since 1775

Lippincott, New York, 1947

Weigley Russell F.,

The American Way of War

MacMillan, New York, 1973

ZORGBIBE Charles

Histoire des relations internationales 1871-1918

Pluriel, Paris, 1994

Table des matières

La guerre hispano-américaine de 1898 : continuité ou rupture ?.....	2
1 - Un projet stratégique : contrôler le futur canal interocéanique.....	5
1.1 - Un expansionnisme précoce.....	5

1.2	– Un expansionnisme orienté vers le contrôle de l'Amérique centrale.....	8
	1.2.1 - Une constante : le refus des influences européennes.....	6
	1.2.1.1 – Repousser l'influence britannique.....	6
	1.2.1.2 – Repousser l'influence française.....	9
	1.2.1.3 – Desserrer l'étreinte britannique et dissuader le gouvernement français.....	11
	1.2.1.4 – Un intérêt croissant pour le canal.....	12
	1.2.1.5 – L'effacement de la Grande-Bretagne.....	14
	1.2.1.6 – Nicaragua ou Panama ?.....	14
	1.2.1.7 – Evincer la Colombie.....	15
	1.2.1.8 – Le " corollaire " à la doctrine de Monrœ.....	16
2	– Les bases outre mer.....	18
	2.1 – Le poids du progrès technologique : l'influence de la vapeur.....	18
	2.2 – La prédominance du bassin Caraïbe.....	19
	2.2.1 – Les tentatives de Seward dans les Caraïbes.....	19
	2.2.1.1 – Tentative d'achat des îles Vierges danoises.....	19
	2.2.1.2 – Tentative de location de Samana Bay à St-Domingue.....	20

2.2.1.3	– Tentative de location du Môle St-Nicolas à Haïti.....	21
2.2.1.4	– Négociations pour l’achat de St-Barthélémy.....	22
2.2.1.5	– Propositions d’achat de Culebra et Culebrita.....	22
2.2.1.6	- Propositions d’achat de Cuba.....	22
2.2.1.7	– L’annexion de Porto Rico.....	24
2.3	– Le Pacifique, nouveau centre de gravité.....	25
2.3.1	– Les Samoa.....	25
2.3.2	– Hawaii.....	26
2.3.3	– Midway.....	27
2.3.4	– Wake.....	27
2.3.5	– Guam et les Philippines.....	28
2.3.6	– Les Galapagos.....	28

3	– Le développement de l’U.S.	
Navy.....		31
3.1	– L’état des lieux : un outil inadapté.....	31
3.2	– Renversement de tendance.....	31
3.2.1	– Le premier frémissement.....	31
3.2.2	– Le mouvement décisif.....	32
3.2.2.1	– L’argumentation mahanienne.....	32
3.2.2.2	– Les succès de Tracy.....	32
3.2.2.3	– Poursuite de l’effort par les Démocrates.....	33
3.3	– L’ère Roosevelt.....	33
3.3.1	– Une action décisive dans la guerre hispano-américaine.....	33
3.3.2	– Roosevelt président.....	34
3.3.3	– La " Great White Fleet ".....	34
3.4	– La marine comme outil politique de gestion des crises.....	35
3.5	– Bilan à la veille de la première guerre mondiale.....	35

4 – Une stratégie couronnée de succès..... 36