

## HISTOIRE MONDIALE: L'ESSOR ET LE DÉCLIN DE L'OCCIDENT

**William H. McNeill**

**Gallimard | *Le Débat***

**2009/2 - n° 154**  
**pages 90 à 108**

**ISSN 0246-2346**

Article disponible en ligne à l'adresse:

-----  
<http://www.cairn.info/revue-le-debat-2009-2-page-90.htm>  
-----

Pour citer cet article :

-----  
H. McNeill William, « Histoire mondiale: l'essor et le déclin de l'Occident »,  
*Le Débat*, 2009/2 n° 154, p. 90-108. DOI : 10.3917/deba.154.0090  
-----

Distribution électronique Cairn.info pour Gallimard.

© Gallimard. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

William H. McNeill

# Histoire mondiale : l'essor et le déclin de l'Occident

Il y a encore une vingtaine d'années, les historiens dépendaient si étroitement des textes écrits qu'ils s'intéressaient très peu aux relations dépassant les frontières culturelles et civilisationnelles dont il n'existait pas de témoignages littéraires explicites. On supposait ainsi que la poudre à canon et l'imprimerie avaient été inventées en Europe, puisque des preuves textuelles attestaient leur apparition dans les régions rhénanes. Aucun contemporain ne s'était par ailleurs soucié de rapporter les périples des artisans habiles mais illettrés qui, par les routes de l'Empire mongol, avaient introduit en Europe les idées et les techniques chinoises. Mais aujourd'hui que Joseph Needham et ses confrères nous ont fait connaître la technologie chinoise et montré comment elle s'est diffusée, personne ne doute plus que l'imprimerie et la poudre à canon ne soient arrivées en Europe grâce aux connexions traversant l'ensemble de l'Eurasie.

Ce n'est là qu'un exemple parmi d'autres du fait que des compétences et des connaissances

utiles peuvent parcourir d'immenses distances sans laisser de traces écrites. Ainsi, lorsque j'ai écrit *The Rise of the West*, j'étais suffisamment influencé par les idées des anthropologues américains sur les schémas culturels et les résistances qui en découlaient face à l'innovation pour considérer que l'emprunt des idées et des techniques à l'extérieur était le processus ordinaire de leur apparition dans une société<sup>1</sup>. L'adhésion fidèle aux habitudes et aux coutumes est normale, affirmait l'anthropologie, alors que le mouvement d'innovation permanent de la civilisation du <sup>xx</sup>e siècle relève d'une pathologie venant d'une dissonance culturelle, elle-même due à une succession de ruptures et d'emprunts par

Cet article reprend une conférence intitulée « The Rise and Fall of the West », prononcée lors du soixante-sixième Congrès anglo-américain des historiens, à Londres, en juillet 1997.

1. William H. McNeill, *The Rise of the West. A History of Human Community* (L'ascension de l'Occident. Une histoire de la communauté humaine), Chicago, 1963.

---

Outre *The Rise of the West* sur lequel il revient ici, William H. McNeill est notamment l'auteur de *A World History*, New York et Londres, Oxford University Press, 1967. On peut lire de lui en français *Le Temps de la peste. Essai sur les épidémies dans l'histoire* (Paris, Hachette, 1978) et *La Recherche de la puissance : technique, force armée et société depuis l'an mil* (Paris, Economica, 1992).

Le présent article a paru initialement dans le *Journal of World History* (University of Hawaii Press), vol. 9, n° 2, 1998.

---

rapport aux pratiques et croyances anciennes. L'occasion ne s'est pas encore présentée pour moi de réviser cette hypothèse, même si notre époque avertie organise l'invention et récompense l'innovation – y compris en histoire, comme en témoignent les évolutions de la discipline depuis une cinquantaine d'années. Mais les nouvelles idées des historiens ne sont bien souvent que des emprunts à la rhétorique des affaires publiques, à d'autres disciplines universitaires ou aux héritiers de traditions historiques divergentes, telles que l'école française des Annales.

La vision anthropologique du changement social ne reposait pas sur le seul comportement conservateur des peuples contemporains étudiés. Après tout, les vestiges du paléolithique, lequel représente quelque 99 % du temps passé sur terre par l'humanité, attestent la stabilité d'outils sur des périodes très longues et de très vastes zones géographiques. Alors que s'est-il passé? Pourquoi n'appartenons-nous plus, comme nos ancêtres, à de petites bandes nomades de cueilleurs et de chasseurs?

#### De la communication entre les sociétés humaines

La réponse, selon moi, c'est que les êtres humains ont développé un mode exceptionnellement puissant de communication sous la forme du langage articulé; celui-ci s'est surimposé à un mode plus ancien qui recourait au geste, à la danse et au chant rythmé<sup>2</sup>. Il leur a permis de créer un monde de significations et de sentiments partagés, reliant, au sein du groupe, chaque personne aux autres. Les actions entreprises sur la base de ces significations et de ces sentiments partagés ont suscité une coopération

bien plus pertinente et prévisible qu'il n'aurait été possible autrement. Elles ont aussi créé, chaque fois que les espoirs ou les plans échouaient, des écarts entre l'attente et l'expérience vécue. L'adaptation des significations aux résultats escomptés a ainsi nécessité de nouvelles formes d'effort coopératif et l'altération de l'environnement dans l'espoir de le rendre conforme aux significations sur lesquelles le groupe s'était entendu. Une boucle de rétroaction s'est ainsi formée, à l'intérieur de laquelle nous vivons encore, changeant notre comportement en réponse à de nouvelles idées sur la manière d'obtenir ce que nous voulons quand les significations admises au sein de la communauté ne permettent pas de produire les résultats attendus.

Ce type d'interaction systématique entre le monde des choses et celui des significations n'a probablement guère plus de quarante mille ans, car c'est à cette époque que remontent les outils humains les plus anciens apparus dans les fouilles des archéologues<sup>3</sup>. Les changements sont restés relativement modestes au début, mais l'évolution de la technologie (et dans d'autres domaines des idées) s'est peu à peu accélérée.

Jusqu'il y a environ dix mille ans, les différences entre les communautés humaines relevaient d'abord de multiples et ingénieuses

2. Dans *L'Art de marquer le temps. La danse et le drill dans l'histoire* [1995] (trad. de l'anglais, Rodez, Éd. du Rouergue, 2005), j'écris que les émotions partagées provoquées par la danse ont précédé le langage articulé comme moyen de coordination du comportement humain. Parmi les livres consultés sur l'origine du langage, voir en particulier Derek Bickerton, *Language and Species* (Chicago, 1981), et Terrence W. Deacon, *The Symbolic Species: The Coevolution of Language and the Brain* (New York, 1997).

3. Voir Richard Leakey, dans *L'Origine de l'humanité* [1994] (trad. de l'anglais, Paris, Hachette, 1997), pour ce décollage et son possible lien avec le langage. Dans *The Symbolic Species (op. cit.)*, Deacon minimise toutefois l'importance du lien entre le changement d'outil et l'expansion soudaine des capacités linguistiques.

adaptations aux différences de climat et d'environnement. Ces adaptations ont sans doute permis à nos ancêtres, devenus l'espèce dominante, de s'étendre sur toute la terre et de prospérer dans les climats arctiques tempérés et stables, qui étaient très différents des milieux tropicaux de la savane africaine, où les humains avaient initialement évolué.

Des contacts avec les bandes voisines constituaient un autre moyen de tester les significations admises. Et à mesure que les compétences s'accroissaient et que la domination sur les autres formes de vie se faisait plus sûre, les rapports avec les bandes voisines ont sans doute pris le pas, en tant que source d'innovation, sur l'adaptation à l'environnement naturel. Aussi les connexions avec les étrangers, qui possédaient des idées et des compétences différentes, ont-elles acquis une importance primordiale. Les communautés qui empruntaient les idées et les compétences utiles, puis qui associaient les manières anciennes et nouvelles dans un esprit d'invention, ont développé leur niche écologique, accroissant leur richesse et leur pouvoir. Celles qui se sont accrochées à leurs habitudes sont restées en arrière et n'ont survécu qu'en se retirant dans des environnements marginaux, comme le montre aujourd'hui la répartition des communautés de chasseurs et de cueilleurs.

Les rapports avec les étrangers étaient tantôt violents, tantôt pacifiques. La sauvegarde du territoire contre les envahisseurs, par la menace ou l'usage de la force, était indispensable au maintien des schémas existants d'accès à la nourriture. Mais les échanges pacifiques avec le dehors n'étaient pas moins vitaux. Les premiers groupes humains étaient si petits que l'échange de gènes avec les groupes voisins était biologiquement nécessaire pour éviter une endogamie délétère. On peut penser que cela passait, comme

chez les chasseurs et cueilleurs d'aujourd'hui, par l'organisation de fêtes rituelles, telle la fête des *corroborees* d'Australie, où la négociation des mariages s'accompagne de festivités, de danses et d'échanges de biens et d'informations rares. Ces rencontres festives, complétées probablement par des rencontres individuelles avec des voyageurs isolés ayant quitté leur groupe natal pour diverses raisons, formaient un réseau souple de communications qui permit de faire de l'humanité une seule et même espèce, en dépit de son éparpillement sur l'ensemble du globe, disséminant les gènes comme l'information. J'irais même jusqu'à dire que les réseaux festifs ont fait de l'histoire mondiale une réalité ténue, y compris au paléolithique<sup>4</sup>.

Certes, après l'occupation initiale de l'Australie, de l'Amérique et de diverses îles, la diffusion d'innovations attractives s'est heurtée à des goulets d'étranglement, si bien que les habitants de ces régions isolées n'ont eu avec le reste du monde que des rencontres rares, sporadiques et souvent stériles. Mais certains contacts n'en ont pas moins eu lieu, et des innovations d'un grand intérêt (et transportables) sont passées d'Asie en Amérique : l'arc et la flèche sont ainsi arrivés chez les Inuits vers 500 avant notre ère, bien après leur invention initiale<sup>5</sup>. Leur diffusion à

4. C'est une idée idiosyncratique qui contredit l'hypothèse courante selon laquelle les premières bandes d'humains vivaient dans l'isolement, comme essaient parfois de le faire les cueilleurs et chasseurs qui existent encore. Mais la conduite moderne de bandes qui ont maintenu un mode de vie très ancien en se tenant à l'écart des autres humains n'est pas un bon modèle du comportement de nos ancêtres, dont la maîtrise croissante de l'environnement n'a été possible qu'en se servant d'informations nouvelles et en les expérimentant là où cela était possible.

5. L'arrivée tardive de l'arc et de la flèche en Amérique est bien connue, mais les américanistes ont rarement souligné la connexion avec l'Asie qu'impliquait la réception d'un instrument aussi important. Sur la diffusion de l'arc en Amérique, voir Michael Coe, Dean Snow et Elizabeth Benson, *Atlas of Ancient America*, New York, 1986, pp. 57, 64 et 65.

travers les Amériques a ensuite été relativement rapide, comme en Eurasie quelque quinze mille ans plus tôt. Si elle s'est arrêtée aux rivages de l'Australie, la diffusion des pointes de flèche, dont l'archéologie offre maints témoignages, montre cependant que les relations entre les humains à l'échelle du globe remontent selon toute probabilité au commencement de l'aventure humaine elle-même.

L'histoire de l'espèce a ainsi connu des progrès discontinus en matière de communication, qui ont permis d'accroître la vitesse, la portée et la capacité des réseaux d'information, et ce jusqu'à notre époque, où les miracles des flux de données numérisées ont commencé à transformer la vie et la société humaine. Pourquoi les connexions créées par ces réseaux de communication ont-elles tant d'importance ? Parce que les groupes recevant et utilisant l'information sur les meilleures pratiques ont tendu à étendre leur part des ressources naturelles, tandis que ceux qui ont refusé le changement ou reçu l'information en retard ont cessé, un jour ou l'autre, de pouvoir protéger ce qu'ils avaient acquis.

Les exemples en sont nombreux. Ainsi, à partir du xv<sup>e</sup> siècle, le gouvernement et le peuple chinois étaient tout à fait conscients de leur supériorité mais aussi de leur dangereuse vulnérabilité par rapport à l'étranger. Ils réagirent en s'efforçant de minimiser les rencontres avec l'extérieur et essayèrent, dans le cadre de la pratique de l'hommage, d'adapter leurs liens diplomatiques et commerciaux. Après que les voisins mandchous eurent montré la fragilité de la Chine en prenant le contrôle du gouvernement impérial en 1644, un petit cercle issu de la cour s'amusa un temps avec les idées et les compétences des Jésuites, sans rien changer toutefois à la politique étrangère du pays, jusqu'à ce qu'il devînt impossible, à partir de 1839, de

considérer que les Britanniques venus vendre de l'opium n'étaient que des porteurs d'hommages sans manières. Mais à cette époque, le mépris prolongé des meilleures pratiques mondiales avait placé la Chine, sur le plan des capacités industrielles et militaires, si loin de la Grande-Bretagne qu'il suffit à celle-ci d'une petite force expéditionnaire pour percer les défenses côtières impériales et imposer au pays une paix humiliante, en 1841. Quand les Chinois comprirent qu'ils n'étaient plus en mesure de défendre leur territoire contre les missionnaires et les marchands étrangers, le pays, tout en s'efforçant de rattraper son retard, connut un long siècle de désorganisation ; les résultats, on le voit aujourd'hui, demeurent problématiques, même après la rétrocession de Hongkong.

Les oscillations extrêmes du Japon, entre un retrait plus accentué que le retrait chinois et un emprunt systématique des meilleures pratiques, offrent un autre exemple du dilemme auquel doit faire face un peuple fier lorsqu'il rencontre des étrangers qui possèdent des compétences et un savoir visiblement nouveaux et supérieurs. Car les Japonais accueillirent les Européens avec plus de chaleur que tout autre pays asiatique à partir de 1542, puis, à partir de 1634, s'enfoncèrent dans un isolement bien plus rigoureux, avant de se lancer, après un renversement tout aussi soudain, en 1867, dans la politique d'emprunt la plus systématique et la plus réussie que l'on ait vue sur le globe. Plus récemment, les firmes automobiles américaines sont passées par un cycle assez similaire : négligeant d'abord la concurrence japonaise, elles ont ensuite incité leurs diplomates à s'en plaindre, puis ont fini par emprunter certaines des techniques qui rendaient les voitures japonaises meilleures que les leurs.

On trouve dans le passé le plus ancien des

exemples tout aussi frappants. Vers l'an 1000, la Chine avait atteint la suprématie en Eurasie en empruntant les techniques commerciales du bazar du Moyen-Orient et en y ajoutant un système de transport aquatique sûr, bon marché et à forte capacité. Le réseau de canaux chinois avait été conçu pour irriguer les rizières et faciliter la concentration des revenus fiscaux vers la capitale. Et quand d'innombrables petits commerçants de bazar commencèrent à utiliser le système chinois de transport aquatique pour acheter et vendre des biens de consommation, ils créèrent un marché qui s'étendit bientôt à l'échelle de toute la société pour toucher une large part de la population. En récompensant les meilleures pratiques et en développant de nouvelles techniques, cela eut pour effet, spectaculaire, d'accroître la production agricole et artisanale ; et la Chine demeura, pendant plus de quatre cents ans, le pays le plus riche et le plus avancé de la planète<sup>6</sup>.

J'ai déjà évoqué le fait que les Européens, à partir de 1450 environ, empruntèrent à leur tour à la Chine bon nombre de techniques, et commencèrent à les appliquer, avec des résultats tout aussi spectaculaires, dans un paysage politique et géographique entièrement différent. En Chine, l'imprimerie avait permis de consolider et de diffuser le savoir confucéen ; elle eut un effet profondément conservateur sur la société et la culture littéraire du pays, en ouvrant à un public plus large l'accès à l'examen impérial. En Europe, au contraire, l'imprimerie tendit à bousculer les anciens modes de vie. Les textes chrétiens se trouvèrent en concurrence avec les textes classiques issus de Grèce ou de Rome, et avec un flot de récits de voyage et d'exploration sur les terres et les peuples étrangers d'Amérique, d'Asie et d'Afrique. L'explosion de l'information qui en résulta provoqua rapidement

une réévaluation douloureuse de presque toutes les idées héritées, comme le montrent les controverses religieuses de l'époque de la Réforme, l'essor de la science moderne et l'apparition des nouvelles idées politiques. Le contraste n'aurait pu être plus grand avec le conservatisme triomphant de la Chine de l'époque, alors que la technique de l'imprimerie était à peu près la même en Occident et en Orient.

La poudre à canon, de la même façon, quand on l'utilisa pour abattre les fortifications, comme en Europe, joua un rôle tout à fait différent de celui qu'elle avait en Chine, où les autorités ne voyaient pas l'intérêt de développer des armes à feu de plus en plus puissantes, qui rendraient bientôt très vulnérables les murailles défendues par leurs soldats. En Europe, ces armes servirent à consolider le pouvoir central, en particulier en France et, de manière spectaculaire, en Moscovie et dans l'Empire ottoman. Sur les navires, les canons transformèrent la nature de la bataille navale et permirent aux marchands européens d'aborder en sécurité les rivages de l'océan Indien, où la marine locale était trop légère pour supporter le poids de ces armes lourdes. Les empires espagnol et portugais furent les premiers produits du nouveau type européen de puissance navale, l'Empire britannique en Inde fut, au XVIII<sup>e</sup> siècle, son monument le plus formidable, et l'ouverture forcée de la Chine, au siècle suivant, l'une de ses dernières réalisations mondiales<sup>7</sup>.

6. William H. McNeill, *The Pursuit of Power : Technology, Armed Forces and Society since A. D. 1000*, Chicago, 1982, chap. II, développe cette idée, avec des références aux sources et autorités adéquates.

7. Carlo Maria Cipolla, *Guns, Sails and Empires : Technological Innovation and the Early Phases of European Expansion, 1400-1700*, New York, 1965.

## Rencontres et inventions

Il semble ainsi évident que les principales évolutions de l'histoire mondiale sont issues de rencontres avec des étrangers porteurs d'idées, d'informations et de compétences nouvelles. Les réactions des peuples récepteurs à ces innovations perturbatrices ont considérablement varié, allant du rejet catégorique à l'adoption enthousiaste, et les oscillations d'un extrême à l'autre trahissent bien l'ambivalence qui entoure toujours la rencontre d'une population avec quelque chose de nouveau et d'attrayant qui, par définition, est également incompatible avec les pratiques et les intérêts existants.

Dans les sociétés simples et isolées, les défenseurs du *statu quo* l'ont généralement emporté, et le changement social est, de ce fait, resté exceptionnel. Dans les sociétés complexes, civilisées, les défenseurs du *statu quo* ont toujours fait l'objet de vives critiques, et le changement a donc été fréquent<sup>8</sup>. La jeunesse, en particulier, se plaît à rejeter les manières des aînés et à expérimenter des nouveautés attrayantes. Il est vrai que les modes éphémères et les sectes inabouties sont moins rares que les transformations durables du comportement, mais les religions les plus puissantes du monde et d'innombrables technologies nouvelles ont trouvé leur origine dans de petits groupes – et parfois dans un individu unique – qui réussirent à combiner l'ancien et le nouveau pour créer quelque chose ayant une plus grande efficacité que ce qui existait antérieurement.

Tout changement historique repose en définitive sur l'invention individuelle. Mais ce sont parfois les écarts d'une expérience à l'autre qui provoquent l'invention et ouvrent la voie à des

idées et à des pratiques inédites. Jusqu'à ce que les institutions de recherche commencent à s'enquérir délibérément de ces écarts – c'est-à-dire surtout à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle –, on ne s'en apercevait que lorsque des étrangers se présentaient avec des compétences et des idées nouvelles, et qu'il fallait s'en accommoder.

Les rapports traversant les frontières culturelles (entre autres) devraient ainsi servir de principe organisateur de l'histoire mondiale (*world history*). S'agissant d'un passé très ancien, ce principe a pour effet de mettre en relief des rencontres que les scribes contemporains ont rarement pris soin de rapporter, tant il semblait plus important, dans la majeure partie de l'Eurasie civilisée, de rendre compte des principaux événements politiques et religieux. Les historiens mondiaux traitent donc les sources littéraires d'une autre façon que les historiens locaux. En utilisant des idées personnelles pour formuler des questions sur ce qui était important dans le passé, ils puisent leur information dans les traces littéraires, archéologiques et artistiques qu'écrivains et artistes ont laissées sans le savoir, et négligent la plupart des messages explicites. Cette approche ne peut que susciter la méfiance des autres historiens, qui ont le sentiment que les fondamentaux de leur art et de leur travail, à travers cette distorsion des sources écrites, font l'objet d'un rejet arbitraire et gratuit.

Le malentendu est accentué par le fait que l'histoire mondiale ne peut s'organiser autour de l'essor et du déclin des États, ni autour du règne des gouvernants, comme le fait l'histoire plus locale. Mais si la volonté individuelle et les

8. Ma conception de la manière dont les sociétés civilisées diffèrent des sociétés tribales plus simples s'inspire de l'enseignement de Robert Redfield à l'Université de Chicago, dans les années 1930. Il a rassemblé ses idées sur le sujet dans *The Folk Society* (Indianapolis, 1947).

personnalités politiques disparaissent au profit de processus anonymes, que reste-t-il de l'histoire? Les idées de rencontre culturelle, d'emprunt et d'adaptation à différents environnements sociaux et géographiques sont tristement abstraites. Les informations précises permettant de les illustrer, fondées sur des preuves textuelles, font le plus souvent défaut. Et ce qui s'est passé selon les récits des contemporains n'a presque aucun rapport avec le type d'histoire mondiale dont il est ici question, et qui repose sur des témoignages indirects, voire déductifs, de connexions avec des étrangers et des individus extérieurs au groupe.

À cela je réponds que les historiens locaux et nationaux de toute obédience interrogent aussi leurs sources à la lumière de leurs propres conceptions contemporaines. Cette reconstruction autoritaire du passé a d'ailleurs fait la fierté et la gloire de la « critique scientifique des sources » telle que la pratiquaient les fondateurs de l'histoire universitaire au XIX<sup>e</sup> siècle. Les « historiens mondiaux » (*world historians*) ne font pas autre chose. Nous nous efforçons tous de comprendre ce qui s'est passé, et la seule manière de comprendre le passé est d'utiliser nos idées et nos présupposés d'aujourd'hui – qui ne cessent eux-mêmes d'évoluer – pour interpréter et réinterpréter les sources, textuelles et autres, génération après génération, espérant que les idées les plus pertinentes, les plus puissantes et les plus convaincantes sur le passé s'accumuleront au fil du temps et finiront par prévaloir.

L'histoire mondiale souffre d'un autre handicap, encore plus sérieux : c'est que les documents et le savoir historique eurasiens dépassent de très loin ce que l'on connaît du reste du monde. Le défaut de sources écrites réduit considérablement le passé connaissable de la plupart des peuples, et l'archéologie n'apporte

pas encore assez d'informations pour permettre l'élaboration de récits généraux de l'histoire amérindienne, australienne et subsaharienne. Une histoire véritablement mondiale reste donc à écrire. Mais les peuples eurasiens ayant été à la tête de l'invention de nouvelles formes de richesse et de pouvoir, et recouvert l'ensemble de la planète d'un réseau de communications centré sur l'Europe, il me semble pouvoir affirmer que le courant dominant de l'histoire humaine – en termes d'avancées des compétences, des savoirs et de l'organisation sociale – a pris corps dans l'Ancien Monde, avant comme après 1500, où il est entré dans sa phase moderne, ouverte, documentée – dominée par les Européens.

L'inégalité des sources disponibles et des connaissances historiques exagère ainsi le rôle de l'Eurasie dans le passé lointain, tout en permettant toutefois à un historien mondial de souligner les évolutions dans cette partie du monde qui eurent plus tard un impact sur d'autres peuples. De ce fait, l'intérêt inévitablement disproportionné accordé à l'histoire de l'Eurasie nous permet de poser des points de repère du passé, en dépit d'une ignorance persistante de ce qui a eu lieu la plupart du temps dans la plupart des communautés humaines.

#### Le cas de l'Eurasie

Que dire alors de l'Eurasie? Quel sens les historiens mondiaux en herbe peuvent-ils donner à la masse immense d'informations existantes sur cette portion de l'humanité? Qu'est-ce qui est réellement important?

J'ai posé pour la première fois cette question dans les années 1950, après que Toynbee, dans

sa monumentale *Study of History*, eut montré qu'un esprit solitaire pouvait embrasser l'ensemble du passé de l'humanité, et j'ai pensé, avec lui, que les civilisations étaient les principaux acteurs sur la scène de l'histoire mondiale<sup>9</sup>. Mais au lieu de reprendre à mon compte le cycle de Toynbee – essor et déclin –, il m'est apparu que les rencontres entre civilisations provoquaient de temps à autre des changements sismiques à travers lesquels un peuple civilisé, puis un autre, et un autre encore, obtenait tour à tour la suprématie sur les autres peuples. Cette suprématie durait quelques siècles – ou, dans les premiers temps, un ou deux millénaires – jusqu'à ce qu'une autre civilisation assumât à son tour le rôle de « centre métropolitain » de l'écoumène eurasienn, affectant l'ensemble de ses populations, à commencer par les autres civilisations eurasiennes.

Il me semble que c'est encore une façon pertinente de concevoir le passé eurasienn, à condition d'introduire la modification suivante : j'ai déjà souligné qu'un réseau souple mais réel de communications avait, dès le début, relié les sociétés humaines entre elles ; je crois aujourd'hui que les changements touchant la portée et la capacité de ce réseau ont joué un rôle plus important que les changements géographiques de suprématie qui me servirent à marquer les époques successives de l'histoire mondiale dans *The Rise of the West*. En effet, ce sont les évolutions des schémas de transport et de communication au sein de l'Eurasie elle-même qui ont permis et provoqué l'essor et le déclin de ses centres métropolitains successifs.

Cette nuance ici introduite va de pair avec la reconnaissance du fait que les civilisations n'ont jamais été des acteurs très cohérents. L'influence exercée sur leurs sujets par les élites dirigeantes et culturelles à l'intérieur des frontières civilisa-

tionnelles était similaire à leur influence sur les populations voisines politiquement indépendantes : c'était un mélange de soumission au pouvoir et de résistance aux manières étrangères. L'ambivalence entre le rejet et l'acceptation était et est encore une réaction humaine universelle à la rencontre avec tout ce qui peut être perçu comme supérieur ; cela était vrai aussi bien des rapports entre les classes sociales et d'autres groupes à l'intérieur d'une civilisation que des rapports entre civilisations ou à travers n'importe quel type de frontière sociale.

Un code partagé de conduite au sein des élites dirigeantes semble avoir été le premier bien commun qui a unifié les civilisations, dans la mesure où celles-ci constituaient (et constituent) des réalités humaines. Ces codes prirent bientôt la forme de textes sacrés ou simplement classiques (en Chine et en Grèce), mais les comportements ne se sont jamais conformés très étroitement aux préceptes enseignés. Le respect des apparences et les écarts par rapport aux prescriptions de vertu tolérés par les élites dirigeantes ont toutefois assuré un minimum de prévisibilité dans les rencontres se produisant du haut en bas de l'échelle sociale. Dirigeants et sujets savaient à peu près ce qu'ils pouvaient attendre les uns des autres, ce qui permettait de minimiser la confusion et de maximiser la collaboration, volontaire ou contrainte. Des arrangements similaires au sein des groupes et des classes subordonnés ont également été nécessaires pour maintenir l'ordre public dans les villes où les réseaux de transport et de communication rassemblaient toutes sortes d'étrangers. Ces arrangements étaient renégociés chaque

9. Arnold J. Toynbee, *A Study of History*, 10 vol., New York, 1934-1954. Pour mon point de vue sur la portée et les limites de cet ouvrage, voir mon *Arnold J. Toynbee : A Life*, New York, 1989.

William H. McNeill  
L'essor et le déclin  
de l'Occident

jour et faisaient de temps à autre l'objet d'interventions, parfois par la force, des dirigeants et des autorités, dont les rapports avec les barbares de l'extérieur et les rapports avec les sujets de l'intérieur, dans leur diversité ethnique et « professionnelle », ne présentaient en réalité qu'une différence de degré.

Si les civilisations sont aussi amorphes que je le crois aujourd'hui, et les relations à l'intérieur des frontières civilisées des diverses communautés aussi semblables aux relations par-delà les frontières civilisationnelles que je viens de le suggérer, alors organiser l'histoire mondiale autour des rencontres entre civilisations distinctes me semble aujourd'hui moins convaincant que lorsque j'ai écrit *The Rise of the West*. Mon erreur était de réserver aux élites un traitement plus différencié qu'elles ne le méritaient et de trop négliger les classes subordonnées, les diasporas et autres populations médiatrices<sup>10</sup>. Je suppose aujourd'hui qu'il serait plus éclairant de se concentrer sur les évolutions des schémas de transport et de communication à l'intérieur de l'écoumène eurasiatique, à la fois avant qu'il s'étendît à toute la planète et après.

Cette approche aurait un autre avantage : les preuves des changements de schémas de transport et de communication sont faciles à repérer, et une fois qu'on les a trouvées, il est possible d'établir les voies géographiques de transmission des idées et des compétences qui ont, au fil des âges, altéré les anciens modes de vie. En d'autres termes, les communications constituent une sorte de système nerveux central pour les sociétés humaines en général et pour les communautés locales en particulier. De même que les messages sortants et rentrants créent et façonnent les personnalités et les comportements au niveau individuel, les messages échangés entre un groupe humain et les personnes qui lui sont

étrangères affectent profondément la vie collective et le comportement de ce groupe. Sur cette base, l'histoire qui placerait en son centre les réseaux de communication devrait s'attacher à retracer l'expérience réelle des populations et montrer ce qui s'est réellement passé de la façon la plus convaincante possible. À quoi ressemblerait une histoire de ce type ?

#### Pour une histoire des réseaux de communication

Au début, les humains marchaient et parlaient ; grâce à leurs glandes sudoripares, ils étaient même en mesure de marcher et de courir longtemps, y compris dans la chaleur du jour. (Cette disposition permet aux chasseurs humains des climats chauds de rattraper leurs proies ; celles-ci doivent en effet refroidir leur sang en haletant, et sont donc susceptibles de tourner de l'œil en « surchauffant » si elles sont pourchassées plusieurs heures durant.) Les caravanes sur longue distance ont fini par combiner cette exceptionnelle capacité humaine à supporter de longs trajets et celle de quelques grands animaux également capables de transpirer – ânes, mules, chevaux – pour créer un réseau routier assurant le transport de biens rares et précieux à travers toute l'Asie, connectant ainsi continûment sinon largement, à partir du 1<sup>er</sup> siècle avant notre ère, la Chine à la Syrie, le long de ce que les Occidentaux appelaient la route de la soie.

Le portage de biens rares à dos d'âne, sur des distances plus courtes, a également favorisé l'essor des villes de Sumer, quelque trois mille

10. Philip D. Curtin, *Cross-Cultural Trade in World History*, Cambridge, 1984.

ans plus tôt. Le choix de l'emplacement de ces villes, dans le lit de hautes eaux du Tigre et de l'Euphrate, fut sans doute dicté par le fait que le pays de Sumer se trouvait là où un réseau de transport d'eau allant jusqu'aux mers du Sud se juxtaposait à un réseau de caravanes terrestres (à moins que la création de celui-ci n'eût été à l'origine de celui-là). Les innovations utiles s'y sont accumulées au moment où les biens, les compétences et les idées issus d'un bassin de captage large et diversifié commençaient à y converger, provoquant l'essor des premières cités et de la première civilisation connue<sup>11</sup>.

D'autres civilisations anciennes ont probablement vu le jour grâce à des réseaux de transport et de communication similaires. Ainsi, le régime de vents et de courants dominants du Nil, orientés vers l'amont, a permis à l'Égypte de se doter d'un système de transport aquatique fiable et bon marché, et les contacts avec Sumer, par la mer Rouge et le Wadi Hammamat (et peut-être aussi par caravanes terrestres), ont fourni aux premiers Égyptiens des idées architecturales – entre autres – essentielles. S'agissant de la civilisation de l'Indus, les traces sont malheureusement trop fragmentaires pour déterminer clairement quelle fut l'influence des liens avec Sumer et ailleurs sur le développement des villes.

En Chine, le transport aquatique semble n'avoir d'abord joué aucun rôle, mais le sol de loess, où est apparue la première civilisation chinoise, s'étendait sur des régions naturelles fortement contrastées – montagnes, steppes, lit de hautes eaux du fleuve Jaune – qui différaient autant les unes des autres que les paysages entourant Sumer. Les communications par-delà ces frontières ont sans doute suscité une première élaboration de compétences et de connaissances sur le loess fertile et facile à cultiver de la

Chine du Nord. Vers 2400 avant notre ère, la réception du blé et de l'orge du Proche-Orient pour compléter le millet, culture sur laquelle les premiers paysans chinois s'étaient reposés, indique que les cultures de valeur (et les styles de poterie associés) ont pu se propager en Chine à une époque où la civilisation chinoise se cherchait encore. L'apparition du cheval et du chariot vers 1300 avant notre ère montre par ailleurs que les Chinois ont continué à accepter les inventions venues du Moyen-Orient. La Chine civilisée, en un mot, n'a jamais été totalement isolée de l'Eurasie occidentale, même si ses contacts avec le centre métropolitain mésopotamien initial étaient plus irréguliers que les liens entre Égyptiens, Mésopotamiens et peuples de l'Indus.

Aux Amériques, les éléments attestant l'existence de communications entre les différents lieux où sont apparues les premières civilisations sont si imparfaits qu'on ne peut encore élaborer, d'un site archéologique à l'autre, un récit plausible des principaux contacts et événements culturels en matière de diffusion des meilleures pratiques. Je crois cependant que des réseaux comme ceux qui existaient en Eurasie ont également fonctionné en Amérique, même si le système des caravanes n'y a jamais joué un rôle important, et si le transport aquatique, dans les empires intérieurs du Pérou et du Mexique, était de moindre envergure. L'emploi de la force humaine limita nettement la quantité de biens transportés sur de longues distances, si bien que l'étendue et la capacité des réseaux américains

11. Andrew Sherratt, «Reviving the Grand Narrative : Archaeology and Long-Term Change», *Journal of European Archaeology*, n° 3 (1995), pp. 17-19 sq. L'intérêt porté par Sherratt aux communications et aux voies géographiques de contact m'a aidé à préciser mes idées sur le sujet, et ses exemples me semblent tout à fait convaincants.

de communication étaient sans doute réduites par rapport à ce que connaissaient les peuples eura-siens, grâce à leurs caravanes et leurs bateaux à voile. La diffusion du maïs vers le nord, depuis le Mexique jusqu'à la vallée du Mississippi et, à travers les Appalaches, jusqu'à la côte atlantique, montre toutefois qu'une culture jugée précieuse pouvait franchir les frontières climatiques, non sans altérer profondément les modes de vie anciens là où elle devenait un aliment de base<sup>12</sup>.

Mais revenons à l'Eurasie : sur les eaux enveloppant l'Asie des moussons, là où les vents soufflent dans une direction la moitié de l'année et dans une autre l'autre moitié, la navigation à voile sur longue distance était relativement commode. Le peuplement initial de l'Australie, il y a soixante à quarante mille ans, est la première preuve dont nous disposons que les humains étaient en mesure de naviguer sur un océan sans avoir de terres en vue. On ne sait pas exactement comment ils procédaient, mais il est probable que la navigation sur longue distance est apparue sur les rivages de l'Asie des moussons. Des rondins de bois ou des radeaux qui ont peut-être transporté les Aborigènes en Australie ont fini par aboutir aux bateaux à voile, historiquement connus, de l'océan Indien, faits de planches cousues ensemble – et aux pirogues à balancier polynésiennes. On peut à raison penser que les bateaux de Sumer faisaient partie de la communauté maritime plus vaste de l'océan Indien. Mais les petits bateaux en bois ont rarement laissé de traces archéologiques, et c'est pourquoi l'histoire des débuts de la navigation dans l'Asie des moussons reste à ce jour ignorée.

Lorsque les techniques de navigation par beau temps passèrent en Méditerranée, cela eut pour effet de relier entre eux, de manière inédite, les rivages et les îles de cette mer intérieure. Les

civilisations minoennes, mycéniennes, phéniciennes, grecques et romaines, en recourant à diverses combinaisons de commerce maritime, de raid, de tribut, de colonisation, de conquête, de fiscalité, dépendaient toutes de ressources concentrées d'abord dans des palais, puis dans des villes. L'exploitation collective des terres favorables de l'échange entre les citoyens grecs, producteurs d'olive et de vin, et les barbares des côtes de la mer Noire et de la Méditerranée orientale, producteurs de grain et de matières premières, donna aux Grecs de l'Antiquité les moyens et le loisir nécessaires pour la guerre et d'autres formes d'activité publique. D'où une mobilisation militaire accrue, qui, à son tour, permit aux Grecs d'abord de repousser puis, avec l'aide des Macédoniens, de vaincre le vaste Empire perse, socialement divers et divisé. Grâce à la concentration supérieure des ressources que permettaient les navires méditerranéens, une société maritime put ainsi ravir à l'ancien Moyen-Orient son rôle de centre métropolitain. Et même lorsqu'il fut soumis à l'Empire romain, le monde hellénistique conserva ce rôle pendant encore deux à trois cents ans, notamment en convertissant ses sujets et ses conquérants en citoyens grecs idéaux (modifiés et largement démilitarisés) et en empruntant des techniques d'administration impériale à ses sujets du Moyen-Orient.

La primauté se déplaça une nouvelle fois quand la religion transcendantale – le bouddhisme d'abord, puis le judaïsme, le christianisme et enfin l'islam – substitua à la conscience

12. Pour d'intéressantes observations sur la diffusion du maïs et d'autres cultures vivrières mexicaines en Amérique du Nord, voir Jared Diamond, *Guns, Germs and Steel: The Fates of Human Societies*, New York, 1997, pp. 150-152, et Lynda N. Shafer, *Native Americans before 1492: The Mound-building Centers of the Eastern Woodlands*, Armonk, N. Y., 1992.

civique de la civilisation grecque antique une identité nouvelle, plus intense, fondée sur des textes sacrés et des rassemblements quotidiens ou hebdomadaires, au cours desquels étaient affirmées des vérités révélées débouchant sur des règles de comportement personnel. Ces communautés religieuses rendaient la vie urbaine plus tolérable pour les pauvres et les gens ordinaires, si bien que les nouvelles croyances se sont répandues rapidement par les voies maritimes et les routes des caravanes de l'Eurasie.

Les différences doctrinales durcirent le heurt entre ces nouvelles religions, et l'islam prit bientôt la tête d'un écoumène eurasiatique aux dimensions accrues. Cela est dû au fait que les musulmans ajoutaient à la navigation sur les mers de l'Asie des moussons et de la Méditerranée un réseau de caravanes plus efficace, employant le dromadaire pour franchir les déserts. Grâce à cela, pour la première fois, l'Afrique de l'Est et de l'Ouest, les peuples des steppes d'Asie et ceux du haut plateau tibétain purent entrer en contact étroit avec les civilisations voisines<sup>13</sup>. Il se produisit le même effet qu'en 1500, lorsque les Européens traversèrent les océans : de nouvelles cultures (surtout issues d'Asie du Sud-Est), de nouveaux stocks d'or (provenant en particulier d'Afrique de l'Ouest), de nouveaux peuples (principalement venus des steppes eurasiatiques) et de nouvelles idées (essentiellement indiennes, d'où nous sont arrivés ce qu'on appelle les « chiffres arabes » et les techniques séduisantes du mysticisme), se sont déversés dans les centres urbains du Moyen-Orient, transformant non sans bouleversement la société islamique. Chrétiens, hindous et bouddhistes resteraient en arrière près de quatre cents ans.

J'ai déjà montré comment la Chine, après l'an 1000, supplanta le Moyen-Orient, et comment les Européens de l'Ouest dépassèrent à

leur tour les Chinois, en empruntant des techniques et des idées à l'ancien centre métropolitain et en les appliquant à un environnement géographique et social différent, produisant des effets transformatifs inattendus. Les bateaux, les canaux et les écluses qui offraient aux deux principales vallées fluviales chinoises un réseau de transport sûr, vaste, bon marché, fonctionnent encore aujourd'hui presque comme il y a un millénaire ; tout comme les attitudes et les compétences commerciales qui font le succès de la production artisanale et du commerce privé et familial. La gestion politique de la Chine contemporaine, elle aussi, n'est pas sans ressembler à la très ancienne administration impériale – même ou surtout du fait du comportement ambigu des dirigeants vis-à-vis de l'enrichissement lié au commerce de biens et de services sur un marché non régulé. La divergence et la rivalité entre les styles de société chinois et européens affleurent toujours à la surface des affaires contemporaines, et les conséquences pour l'avenir pourraient être aussi spectaculaires que par le passé.

Les communications et les transports dans l'extrémité occidentale de l'Europe différaient bien sûr du système de canaux chinois : ils requéraient le transbordement des marchandises des fleuves aux navires de haute mer, et donc la création de villes portuaires. En outre, sur la façade atlantique de l'Europe, les navires devaient traverser des eaux tempétueuses et à fortes marées. Au *xiv<sup>e</sup>* et au *xv<sup>e</sup>* siècle, une série d'améliorations dans l'architecture des navires et les méthodes de navigation renforcèrent la sécurité des traversées de port en port, ce qui permit de soutenir la croissance du commerce interrégional.

13. Richard W. Bulliet, *The Camel and the Wheel*, New York, 1990 ; William H. McNeill, « The Eccentricity of Wheels, or Eurasian Transportation in Historical Perspective », *American Historical Review*, n° 92, 1987, pp. 111-126.

William H. McNeill  
L'essor et le déclin  
de l'Occident

gional de biens de consommation courante – grain, poisson, bois, laine, vin, etc. Cela eut pour effet d'inciter une part considérable de la population à se lancer dans la production et le commerce de marché, encourageant les meilleures pratiques et l'innovation technologique et organisationnelle, comme cela s'était produit naguère en Chine. C'est ainsi que l'Europe commença à rattraper la Chine, même si, dans le domaine du luxe, les artisans chinois conservèrent encore longtemps leur supériorité.

L'histoire de l'Eurasie nous offre ce fait frappant qu'au moment où les marins européens parvenaient à maîtriser les dangers de l'Atlantique Nord, les armateurs chinois développaient de leur côté des navires tout à fait comparables. Ainsi, quand le gouvernement chinois décida de consacrer de larges ressources à la création d'une flotte impériale pour l'exploration, le commerce et la conquête de l'océan Indien, les résultats furent rapides et spectaculaires. Entre 1405 et 1433, l'amiral Zeng He conduisit sept expéditions dans l'océan Austral, affirmant la suzeraineté chinoise dans des lieux aussi éloignés que Ceylan, Ormuz et Calcutta, et explorant les côtes indiennes, arabes et africaines jusqu'au Mozambique. Des centaines de navires et des milliers d'hommes furent mobilisés pour ces voyages, ce qui excédait de loin ce que les Européens seraient capables d'envoyer sur ces mêmes mers au siècle suivant.

L'architecture navale chinoise était très différente de celle de l'Europe atlantique, mais elle tenait tout aussi bien la mer, et l'on peut penser que si les Chinois avaient choisi de poursuivre ces voyages exploratoires sur les océans, un amiral chinois, empruntant le Kuroshio<sup>14</sup>, aurait pu naviguer jusqu'à la baie de San Francisco plusieurs décennies avant que Colomb n'arrivât par erreur aux îles Caraïbes. Mais les dirigeants

chinois décidèrent le démantèlement de la flotte et interdirent même, en 1436, la construction de navires de haute mer. De ce fait, les compétences maritimes déclinèrent, même si un mélange de pirates malais, chinois et japonais continua de parcourir la mer de Chine du Sud, pillant la côte chinoise et y commerçant à partir de bases *offshore*. Privée de soutien officiel, l'expansion outre-mer de la Chine s'interrompit subitement, et le pays abandonna l'exploration systématique et politiquement organisée des rivages du globe aux navires et aux navigateurs européens<sup>15</sup>.

Cette abdication chinoise permit aux gouvernements et aux marins européens de monopoliser la découverte océanique à partir de 1433. Après des débuts assez lents le long des eaux atlantiques africaines, en l'espace d'une génération – 1492-1522 –, les marins européens se lancèrent dans des contacts transocéaniques durables avec le reste du monde habité. Quoique extraordinaire, cette soudaineté reposait pourtant sur des techniques plutôt simples : les navires capables d'affronter les tempêtes et les fortes marées de la côte atlantique européenne trouvaient relativement aisé d'évoluer dans les mers calmes des tropiques. Aussi, dès que les navigateurs européens eurent déchiffré les schémas des vents et courants dominants, ils furent en mesure de se déplacer rapidement sur les océans – jusqu'à cent soixante kilomètres par jour ; et en calculant leur latitude grâce au soleil ou à l'étoile polaire, ils furent à même de débarquer avec suffisamment de précision là où ils en avaient eu l'intention et de faire le voyage de retour.

14. Courant transportant les eaux chaudes depuis la mer de Chine et les Philippines jusqu'au Pacifique central, en longeant l'archipel japonais. (*N.d.T.*)

15. Les notes de bas de page dans W. H. McNeill, *The Pursuit of Power*, *op. cit.*, pp. 42-49, mentionnent les autorités dont dépendent ces remarques.

Les marins, les gouvernements et les banquiers européens se trouvaient ainsi dans la position d'accompagner toute découverte profitable, qu'il s'agisse d'or, d'argent, d'épices ou d'esclaves. Aucune côte prometteuse ne resta inexplorée, et les navires européens qui se mirent à parcourir les océans du globe eurent pour effet collatéral et fatal d'introduire une nuée de maladies et d'organismes divers dans ces environnements nouveaux. L'écosystème mondial n'a toujours pas fini de se remettre des ruptures provoquées par les organismes invasifs que transportaient les navires européens – en particulier aux Amériques, en Australie et dans des îles isolées.

En Asie, leur arrivée dans l'océan Indien à partir de 1499 modifia le commerce des épices en créant une nouvelle route autour de l'Afrique, qui vint concurrencer l'ancienne route passant par le Moyen-Orient et la Méditerranée. Les efforts entrepris pour vaincre les Portugais sur les mers échouèrent définitivement en 1509, au large de Diu, quand l'emploi du canon permit aux navires portugais de triompher d'une flotte musulmane beaucoup plus importante; mais le fait que les navires de l'océan Indien étaient trop légers pour transporter des canons signifiait aussi qu'ils étaient moins chers à fabriquer et à entretenir que les vaisseaux portugais. Cet avantage en termes de coûts leur permit de continuer à transporter des marchandises dans les mers d'Asie presque dans les mêmes conditions que par le passé, en payant des droits aux Portugais quand il le fallait ou en évitant leurs exactions quand cela était possible.

L'effet initial de la navigation européenne transocéanique sur les Asiatiques fut de ce fait assez faible, et la menace de la supériorité du canon européen les incita seulement à se méfier de tout contact étroit avec des envahisseurs. Le

Japon, à cet égard, fait figure d'exception : les seigneurs de guerre locaux, séduits par les armes européennes, apprirent très vite à les fabriquer. En 1600, l'escalade de la guerre au moyen d'armes à feu eut pour effet de consolider le pouvoir de Tokugawa sur les îles japonaises, après quoi les nouveaux dirigeants nippons décidèrent de renoncer à ces armes et adoptèrent une politique d'isolement strict : un seul navire hollandais par an fut autorisé à échanger des marchandises avec le Japon, sur une île du port de Nagasaki.

Sur le continent asiatique, en revanche, les frontières terrestres contre les pillards des steppes et les conquérants éventuels continuèrent à prévaloir sur ce qui se passait dans les ports où abordaient les navires venus d'Europe. L'Inde au *xvi*<sup>e</sup> siècle comme la Chine au *xviii*<sup>e</sup> furent conquises par des guerriers à cheval arrivant directement ou indirectement de la steppe eurasiennne. Quand, au *xviii*<sup>e</sup> siècle, les Chinois réussirent à vaincre la dernière confédération de la steppe qui eût défié une armée civilisée, les Européens avaient pris le contrôle politique des îles aux épices et de la plus grande partie de l'Inde, et étaient sur le point, grâce à la force de la vapeur, de mettre fin à l'ancienne supériorité de l'artisanat asiatique en produisant des textiles industriels et des biens de consommation moins chers.

Au milieu du *xviii*<sup>e</sup> siècle, les navires européens avaient donc, en réalité, mis l'Eurasie sens dessus dessous. La frontière maritime s'était substituée à la frontière de la steppe comme lieu de rencontre critique avec l'étranger, et l'autonomie des États et des peuples asiatiques commença à s'effondrer – exposée qu'elle était aux armées et aux marines européennes équipées d'armes de plus en plus formidables, et gérées par des gouvernements nationaux de plus en

William H. McNeill  
L'essor et le déclin  
de l'Occident

plus efficaces. L'Europe, en un mot, était devenue le centre métropolitain dominant, et sa capacité à exercer le pouvoir à distance excédait tout ce qui avait été possible par le passé. Il apparaissait, de façon plus évidente que jamais, que le monde était devenu un; nous sommes encore aujourd'hui les héritiers de cet accomplissement européen.

Aux Amériques, l'impact des découvertes océaniques européennes fut beaucoup plus rapide et sévère. Les avantages technologiques des Européens y étaient bien plus grands qu'en Asie, et l'assaut biologique des maladies européennes et africaines qui s'abattit sur les peuples autochtones entrava leur résistance à l'invasion<sup>16</sup>. Les soldats et les missionnaires européens n'eurent donc aucune difficulté à l'emporter et à imposer l'essentiel de leur culture face à des survivants démoralisés; et quand les propriétaires fonciers eurent besoin de main-d'œuvre pour leurs plantations de sucre et autres entreprises commerciales, ils importèrent d'Europe des millions de travailleurs à gages et firent venir d'Afrique des quantités encore plus importantes d'esclaves pour faire le travail ingrat qu'ils ne voulaient pas faire eux-mêmes. Quelques colons européens traversèrent aussi l'Atlantique de leur plein gré afin d'échapper à des contraintes religieuses ou économiques, mais ils n'étaient qu'une minorité. La migration contrainte fut la première cause de la repopulation des Amériques et de la création des sociétés multiraciales quasi européennes qui existent aujourd'hui en Amérique du Nord et du Sud.

En Afrique, du fait des nombreuses maladies tropicales auxquelles succombaient les envahisseurs inexpérimentés, aussi impitoyablement que les maladies européennes et africaines avaient décimé les populations amérindiennes, les Africains purent préserver l'essentiel. La traite des

esclaves, gérée par les suzerains des littoraux et par des entrepreneurs privés, eut certainement de violentes répercussions à l'intérieur des terres, mais les villageois africains bénéficièrent aussi de la diffusion des cultures vivrières américaines, en particulier du maïs. Dans l'ensemble, l'impact des échanges biologiques transatlantiques sur la population de l'Afrique demeure incertain; il semble qu'elle n'a pas connu la décimation qui frappa les Amériques, car le nombre d'esclaves acheminés sur les côtes africaines ne cessa d'augmenter jusqu'à l'abolition de la traite par les gouvernements européens, au début du XIX<sup>e</sup> siècle.

Il n'empêche que les tiraillements infligés aux sociétés africaines par les marchands d'esclaves et les rencontres de plus en plus fréquentes avec des étrangers, liées à la traite, furent immenses. L'importation d'armes, d'outils et d'autres biens marchands altéra profondément la guerre et la politique, affectant la vie quotidienne de millions de personnes. Les difficultés qu'elles subirent ne font pâle figure qu'en comparaison de la destruction qui frappa les Amérindiens et les peuples isolés d'Australie et des îles du Pacifique, où les ravages de maladies inconnues s'ajoutèrent aux dislocations sociales radicales provoquées par le contact avec les envahisseurs européens.

L'Europe, en revanche, et en particulier l'Europe occidentale, se trouvait dans une position privilégiée. Comme ce sont ses navires et ses habitants qui étaient à l'initiative de la plupart des contacts qui bouleversèrent l'ordre ancien des relations entre les peuples, les Européens avaient le loisir de décider de ce qu'ils

16. L'ouvrage d'Alfred Crosby – *The Columbian Exchange: Biological and Cultural Consequences of 1492* (Westport, Conn., 1972) – est ici essentiel; l'auteur développera le thème des rencontres biologiques dans *Ecological Imperialism: The Biological Expansion of Europe, 900-1900*, Cambridge, 1986.

voulaient faire, de la destination de leurs expéditions et de ce qui leur importait lors de ces rencontres. Cela signifie qu'ils purent se permettre la curiosité et la recherche de nouveautés à ramener en Europe, mais aussi négliger tout ce qui leur paraissait incompatible avec leur quête insatiable de gloire et de profit.

Certes, leurs navires ont parfois ramené au pays des choses dommageables et inattendues, comme les grandes fièvres qui rendirent célèbres Londres et Lisbonne. Mais les barrières climatiques empêchèrent les maladies tropicales de s'implanter en Europe, si bien que les Européens n'eurent à souffrir, du fait de la circulation nouvelle des maladies, que de quelques infections démographiquement négligeables, comme la syphilis. La plupart des nouveautés d'importation devinrent de simples curiosités, reléguées dans les musées et les catalogues. Et ce n'est que dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle que les nouvelles plantations de maïs (en Méditerranée) et de pomme de terre (dans le Nord) commencèrent à augmenter significativement l'offre de nourriture.

L'effet social le plus important de l'ouverture des océans fut en réalité d'exposer l'Europe (et, à un moindre degré, l'Asie) aux bouleversements liés à une inflation sans précédent des prix, due largement à l'afflux d'argent, également sans précédent, en provenance des mines du Mexique et du Pérou. L'augmentation des prix bouleversa les relations traditionnelles entre les classes, assécha les finances publiques et convainquit la presque totalité des populations qu'une avarice jamais vue régnait sans partage. Les tentatives faites pour déterminer les responsabilités durcirent les termes de la controverse publique, si bien que les années 1550 à 1650, pendant lesquelles les prix quadruplèrent, furent d'une violence inaccoutumée.

## L'ère moderne

Les premières rencontres de l'Europe avec le vaste monde furent donc assez déstabilisantes, mais pas au point de persuader les Européens de mettre fin à la quête de richesses outre-mer ou de rompre avec leur curiosité vis-à-vis du reste du globe. Au contraire, le fait qu'un petit nombre d'entreprises et d'aventuriers avaient fait fortune en encouragea d'autres à tenter leur chance. Cela entretint un flux migratoire vers l'Amérique et d'autres continents qui tendit à augmenter de décennie en décennie, alors que rivalisaient commerçants et colons français, anglais et hollandais, qui avaient pris le pas sur les pionniers ibériques. Pendant ce temps, les rivaux économiques et politiques outre-mer et en Europe réalisaient des progrès continus en matière d'organisation politique, militaire et financière, récompensant l'innovation technique en temps de paix comme en temps de guerre. En dépit de combats fréquents et destructeurs, la capacité des Européens à mobiliser des ressources à des fins politiques et en vue de profits privés se développa rapidement, si bien qu'en 1750 le reste du monde était loin en arrière.

À partir de cette date, les avantages des Européens sur les autres peuples ne cessèrent de croître, en particulier quand un moteur à vapeur de conception nouvelle leur permit d'employer au transport et à la production industrielle, sur une échelle toujours plus grande, l'énergie issue de carburants fossiles. La Grande-Bretagne ouvrit la voie et bénéficia pendant un siècle, entre 1770 et 1870 environ, d'une prépondérance mondiale assez extraordinaire. À partir de 1840, les navires en fer et en acier pouvaient porter des cargaisons bien plus importantes que

William H. McNeill  
L'essor et le déclin  
de l'Occident

les navires à voile en bois ; ils étaient aussi plus rapides et plus sûrs. Simultanément, le chemin de fer améliorait encore plus radicalement le transport terrestre, ouvrant l'intérieur des continents comme jamais par le passé<sup>17</sup>. La voie ferrée (et la pomme de terre) permit ainsi à l'Allemagne, à partir de 1870, de défier la Grande-Bretagne pour la primauté industrielle et politique – nous ne savons que trop quelles en ont été les conséquences pour l'histoire du monde au siècle suivant.

Les guerres civiles européennes du xx<sup>e</sup> siècle ont également été alimentées par une mobilisation politique intense, dont la France s'était faite la pionnière à partir de 1789. Le gouvernement révolutionnaire et démocratique français, après avoir aboli les inégalités légales, élargit ses revendications en demandant à ses citoyens affranchis de défendre leurs droits en servant dans l'armée ou en soutenant de quelque autre façon l'effort de guerre révolutionnaire. Les Français eurent tant de succès qu'ils furent largement imités, ce qui fait qu'au xix<sup>e</sup> siècle les instituteurs, les journalistes, les historiens et les politiciens réussirent à convaincre la plupart des Européens qu'ils « appartenaient » à une nation. L'intensification des communications et les progrès de l'urbanisation affaiblirent en même temps les identités villageoises, religieuses et autres, de sorte que la rivalité entre les nations forma le noyau de la fidélité personnelle et que le service militaire obligatoire devint, pour des millions de jeunes hommes, un rite de passage obligé vers l'âge adulte.

Entre 1914 et 1945, toutefois, les résultats destructeurs des rivalités nationales apparurent manifestes aux yeux des Européens de l'Ouest et provoquèrent un large sentiment de déclin. La conscience de ce déclin fut renforcée par le fait qu'à partir de 1870 environ les techniques

qui avaient permis à une poignée d'États européens, en matière d'industrie, de communication et d'organisation, de dominer le reste du monde prenaient racine aux États-Unis, au Japon et en Russie. De ce fait, en 1945, l'échelle semi-continentale des États-Unis et de l'Union soviétique éclipsait celle des nations d'Europe. Plus récemment, le décollage industriel de l'Asie de l'Est, l'immense masse de la Chine suivant de près les « tigres » de plus petite taille, donne au déclin de l'Occident une signification nouvelle et plus aiguë encore.

Le déséquilibre de la période 1750-1914, quand les États européens bénéficiaient d'une supériorité extraordinaire sur le reste du monde, ne se reproduira sans doute pas ; mais je ne suis pas sûr que l'on puisse affirmer qu'un nouveau centre métropolitain est aujourd'hui destiné à se substituer à l'Occident de cette période. Peut-être que la Chine ou qu'un autre peuple le fera un jour, mais de nouvelles évolutions dans les affaires humaines pourraient prendre le dessus et empêcher ce simple déplacement géographique.

L'instantanéité des communications modernes et de la technologie informatique, par exemple, peut rendre inutile le regroupement de la gestion de la planète dans un lieu unique. La vie urbaine pourrait même être sur le déclin. Entasser des millions d'étrangers dans des villes engendre de la délinquance et autres frictions du même ordre, et la capacité de survie biologique des habitants des villes reste à démontrer. Si les experts et les professionnels de toute obéissance peuvent mener leurs affaires par le moyen des communications électroniques, et si les usines automatisées peuvent produire des quantités

17. Daniel R. Headrick, *The Tools of Empire : Technology and European Imperialism in Nineteenth Century*, New York, 1981.

indéfinies de biens avec des équipes humaines réduites – comme cela semble probable –, les raisons pour se regrouper dans des villes vont diminuer ou disparaître, et les bénéfices de la proximité, qui permettait traditionnellement aux centres métropolitains d'exercer leur influence sur les populations alentour, connaîtront un déclin.

Il est trop tôt encore pour le dire. Mais si une restructuration radicale de la société humaine se produit vraiment, le centre et la périphérie, la ville et la campagne, la capitale et la province se dissoudront dans des structures spatialement moins différenciées, unies, on peut le supposer, par une sorte de langage commun – les bits informatiques, peut-être, complétés par quelque version (je suppose toujours) d'une langue parlée. Jusqu'à présent, l'anglais semble bien placé pour jouer ce rôle. Il pourrait être détrôné à l'avenir, mais cela ne s'est pas encore produit. Jusque-là, il semble prématuré d'annoncer le déclin de l'Occident.

Plus fondamentalement, il me semble que l'humanité doit maintenant trouver un successeur au village en tant que support d'une continuité biologique et culturelle entre les générations. Le village traditionnel, dans la plupart des régions du globe, subit aujourd'hui la pression cruelle de la croissance galopante de la population, au moment où la radio et la télévision diffusent les idées et les attentes de la ville, même parmi les communautés paysannes les plus reculées<sup>18</sup>. Cela tend à bouleverser le compromis difficile entre privilège urbain et oppression rurale qui domine depuis l'apparition de la civilisation urbaine. À l'origine, les villes étaient des parasites. Leurs habitants vivaient de rentes et de taxes en nature sur les campagnes ; en retour, la population rurale était (plus ou moins) protégée. Les villageois envoyaient leur surplus d'enfants

dans les villes pour accomplir les tâches non qualifiées et marginales. Sans un flux continu de nourriture et de main-d'œuvre des villages vers les villes, la vie urbaine n'aurait pu durer très longtemps, car les besoins en nourriture étaient quotidiens, et l'intensification des infections en ville ne permettait généralement pas aux citadins d'assurer la reproduction des générations. La continuité de la vie et de la société humaine dépendait, en un mot, de l'élevage réussi d'enfants dans les communautés villageoises.

Aujourd'hui, toutefois, la stabilité des communautés villageoises traditionnelles semble remise en question sur l'ensemble de la planète. La difficulté à vivre de la terre pousse les jeunes à se précipiter dans des villes surpeuplées, où la rupture des schémas familiaux ancestraux d'éducation soumet la reproduction biologique et culturelle à des contraintes sévères et sans précédent. C'est donc une incertitude radicale qui domine mes réflexions sur l'avenir ; je pense en particulier que c'est dans des communautés de face à face, où des attentes partagées guident le comportement personnel et donnent un sens à l'existence, que les êtres humains vivent le mieux. Reste à savoir si des communautés primaires de ce type peuvent coexister avec les flux mondiaux de biens et de services, gérés par des moyens de communication instantanés.

Si l'on ajoute à cette vulnérabilité sociologique les incertitudes bien connues de l'écosystème mondial, soumis à l'assaut sans précédent de l'industrie, alors l'avenir de l'humanité semble plus précaire qu'il ne l'a jamais été. Certes, la situation actuelle recèle autant de possibilités nouvelles que de catastrophes potentielles. L'op-

18. Richard Critchfield, *The Villagers : Changed Values, Altered Lives and the Closing of the Urban-Rural Group*, New York, 1976 ; William H. McNeill, *The Metamorphosis of Greece since World War II*, Chicago, 1978, pp. 138-206.

William H. McNeill  
L'essor et le déclin  
de l'Occident

timisme est peut-être aussi crédible que la morosité. Jusqu'à présent, les êtres humains ont remarquablement su augmenter leurs richesses et leur pouvoir, et aussi longtemps que les communications modernes affectent nos vies, les inventions futures qui satisfont aux besoins humains se diffuseront encore plus rapidement que par le passé.



Je conclurai en disant qu'en dépit des surprises que nous réserve l'avenir la domination mondiale de l'Europe occidentale a formé le cœur de l'histoire des cinq cents dernières années. Et face à tant d'incertitudes sociologiques et écologiques, il est trop tôt pour dire si la dilution récente de la puissance européenne est un présage de déclin et de chute, ou si quelque nouveau

décollage en matière de savoir et de compétences renouvellera la société – ici, là et ailleurs, comme cela s'est passé en 1500, en l'an 1000 ou en 634, ou en 3000 avant notre ère.

Clairement, l'aventure humaine est encore en cours. Les enjeux n'ont jamais été si élevés, ni le résultat plus incertain, du seul fait que notre pouvoir de faire le bien comme le mal n'a jamais été aussi élevé. Cela donne une importance encore inégalée à la sagesse et à l'ingénuité humaines – mais aussi à la chance. Les trois nous sont plus que jamais nécessaires, même si, par le passé, chaque génération a dû faire face à des incertitudes similaires et a réussi de quelque manière à les traverser. J'aime à penser que nous – et nos successeurs – y parviendrons aussi.

*William H. McNeill.*

Traduit de l'anglais par Christophe Jaquet.