

les nations qui le voulaient, sillonnaient les mers en tout sens avant la guerre, et jamais ni les mers, ni même les ports ne leur furent fermés. Ils venaient aux Etats-Unis, faisant escale à Cherbourg quand ils le voulaient; ils allaient en Angleterre, dont Albert Ballin a proclamé qu'elle était leur plus plus avantageuse cliente. Bien plus, par les subsides considérables dont la favorisait le gouvernement allemand, pratiquant ainsi une nouvelle façon de *dumping*, la marine marchande allemande supplantait en toute liberté les marines rivales, trop peu averties ou trop facilement résignées.

Il semble donc bien admis que la liberté des mers existait avant la guerre, si l'on parle du moins des mers proprement dites.

Cette liberté n'était pas aussi entière en ce qui concerne le passage de certains détroits et la navigation de certains fleuves, pas plus qu'elle ne peut exister, à moins de conventions internationales, pour les canaux qui appartiennent à ceux qui les ont construits et qui les entretiennent.

La question des détroits peut recevoir diverses solutions, mais on ne voit pas, à part les Dardanelles et le Bosphore, de détroits où le passage ne fut pas suffisamment libre avant la guerre. Bien plus, moyennant certaines conditions indispensables, on voyait un fleuve comme l'Escaut, débouché du grand port belge d'Anvers à travers la Hollande, ouvert aux Allemands qui en usaient largement.

* * *

La liberté des mers dont on parle tant, ce n'est donc pas tant la liberté des mers en temps de paix, que la liberté des mers en temps de guerre.

Et ici encore, il faut distinguer entre les neutres et les belligérants, entre la navigation en haute mer et la navigation dans les eaux faisant partie du territoire des peuples riverains. Et c'est ici que se place la question du blocus, la question de la visite des cargaisons destinées directement ou indirectement aux belligérants, la question aussi de la piraterie.

Nous n'allons pas traiter ici ces questions, mais il faut bien remarquer que c'est l'Allemagne qui a abusé *illégalement* du blocus pendant la guerre en décrétant des blocus qu'elle ne pouvait maintenir efficaces, et qui ne lui servaient que de prétextes pour exercer sa piraterie criminelle. L'Angleterre a décrété et maintenu un blocus efficace dans la mer du Nord non en envoyant les navires et les équipages au fond de l'eau, mais en exerçant son droit de contrôle et de visite sur les cargaisons et sur les passagers suspects. Il est vrai que les avocats de l'Allemagne ont voulu assimiler les inconvénients de ce droit de visite—droit admis par les conventions internationales—aux crimes de la piraterie allemande noyant des centaines et des milliers d'innocents passagers, mais ceci ne démontre qu'une chose : le pouvoir sans bornes qu'ont

certaines gens de dire et de même faire applaudir des sottises.

Tant qu'on n'aura pas aboli toute guerre, il faudra se résigner à la voir s'étendre sur mers et gêner la liberté des mers.

Faut-il interdire, au nom du droit international, de faire le blocus des villes, des ports de mers, et même des côtes d'un pays? C'est une question à examiner. Mais il ne semble pas qu'en cas de guerre, il faille laisser ouvertes les voies maritimes, quand on ferme les voies terrestres et que l'on interdit même le passage dans les airs. Il en est de la liberté des mers, comme de la liberté des airs, des terres, des détroits, des fleuves, des rivières, des chemins de fer.

* * *

Les Allemands qui ont une puissance étonnante d'embrouiller les idées simples et, à plus forte raison, les idées complexes, ont pris cette expression séduisante de la liberté des mers pour en camoufler leurs fausses prétentions et leur égoïsme.

Entendons ici le témoignage d'un socialiste français, partisan de la "Société des Nations" et aussi de la "liberté des mers", M. Edgard Milhaud.

"Parmi les questions soulevées par la guerre, et par l'organisation de la paix, il n'en est pas une qui ait été enveloppée d'autant d'équivoque. "Liberté des mers" : noble revendication, n'est-ce pas?

"Mais il faut dire dans quelles conditions ce fut, dès le début de la guerre, la revendication de l'Allemagne, et aussi de certaines organisations pacifistes de pays neutres.

"Forte, sur terre, de son militarisme forcené, l'Allemagne était paralysé, sur mer, par la flotte anglaise. La revendication de la "liberté des mers" signifiait pour elle, simplement, l'élimination de cette cause d'infériorité. Le 24 août 1915, dans une lettre à la presse, en réponse à un discours de M. de Bethmann-Hollwegg, Sir Edward Grey, alors ministre des affaires étrangères, a fort bien caractérisé la prétention allemande. "Et maintenant dit-il, à en juger par le discours du Chancelier et par les déclarations publiques faites aujourd'hui en Allemagne, quel est le programme allemand? "L'Allemagne devra avoir la haute main sur les destinées de toutes les autres nations, être le bouclier de la paix et de la liberté pour les grandes et les petites nations." Ce sont les paroles textuelles du Chancelier. Autrement dit, une paix de fer et la liberté sous l'égide prussienne et sous l'hégémonie de l'Allemagne. L'Allemagne au-dessus de tout. L'Allemagne seule serait libre, libre de violer de ce chef, sur terre et sur mer, toutes les règles de la civilisation et de l'humanité. Et pendant qu'elle pourrait agir ainsi, tout son commerce sur mer devrait rester aussi libre en temps de guerre que n'importe quel commerce l'est en temps de paix." (La Société des Nations, p. 241 et seq.)