

nure allait prendre les événements. La marine conserve le souvenir de la figure imposante de Sir John Fisher, qui se battit pour que la flotte soit transformée en un véritable instrument de combat. Malgré toutes les entraves politiques mises sur sa route, il parvint à mettre en œuvre un programme de construction qui, au cours de la guerre 1914-1918, confina la flotte du Kaiser à son mouillage. Avant la guerre, la puissance navale reposait encore sur le nombre de cuirassés. Les Britanniques, arrivés tard dans la course, avaient quand même mis sur pied une flotte de sous-marins fort puissante. Ils ne disposaient, par contre, d'aucun moyen de contrer les attaques ennemies sur ce terrain. La Grande Flotte de 1914 ne constituait donc, en aucune façon, une force équilibrée. Elle pouvait engager le combat sur mer, mais elle était totalement incapable de protéger les navires marchands dont dépendait le pays pour la survie de sa population et pour le ravitaillement de ses armées en campagne. Ce n'est qu'en 1917, lorsque l'Angleterre adopta le système des convois, largement utilisé dans les guerres antérieures, que sa force supérieure en nombre lui valut une position avantageuse.

Suites de la Première Guerre mondiale

En 1918, le bilan des événements survenus depuis le tournant du siècle était fort chargé. Le Kaiser avait aspiré à l'hégémonie du monde mais il avait été défait sur terre et son pays vaincu par la pression sans relâche du blocus dirigé contre lui. Le Japon avait écrasé la puissance navale de la Russie et il l'avait également battue sur terre. La France et l'Italie avaient conservé leur puissance en mer tandis que les États-Unis, arsenal des pays occidentaux jusqu'à leur entrée tardive en guerre en 1917, étaient en passe de se doter d'une flotte qui pourrait bientôt prétendre à la suprématie mondiale. A l'abri de toute invasion et de tout bombardement et n'ayant puisé dans leurs ressources que pendant les dix-huit mois de leur participation active aux hostilités, les États-Unis se retrouvaient dans une position semblable à celle de la Grande-Bretagne en 1815. La suprématie sur mer était sur le point de changer de main. La Grande-Bretagne, affaiblie financièrement par quatre années de combat, n'était nullement en mesure de poursuivre sa politique du *Two Power Standard*, sans compter qu'aux yeux des hommes politiques de l'après-guerre, une telle dépense n'était pas justifiée. Pendant 20 ans, le monde devait en effet entendre résonner un peu partout le mot d'ordre «Paix pour notre monde». Pendant ces vingt ans,

Mussolini, en homme rustre qu'il était, en profita pour bafouer toutes les normes de comportement civilisé, Hitler suivit la voie ensanglantée qu'il s'était tracée et qui devait le mener au réarmement et à la conquête, et le Japon, après avoir dévasté les territoires de ses voisins, fit paraître un livre intitulé «Le Japon doit combattre la Grande-Bretagne».

A ce moment, le Japon et l'Italie dépendaient entièrement l'un et l'autre du commerce maritime pour leur approvisionnement en matières premières, tandis que l'Allemagne devait s'en remettre à l'importation pour de multiples produits de base essentiels. En dépit de ce fait, les États encore sous régime démocratique nièrent, par une série de traités, l'impérieuse nécessité de la puissance maritime, au moment même où le monde glissait rapidement dans un abîme de sombres intentions hostiles. Quand l'inévitable se produisit et que la guerre vint frapper à presque toutes les portes de l'Europe, les puissances alliées de l'Europe occidentale se retrouvèrent peu préparées à protéger leurs voies maritimes de communication, même si elles l'étaient davantage pour bloquer celles de l'ennemi. Cherchant la paix à tout prix, les hommes politiques de l'Europe occidentale avaient rejeté aveuglément la protection précieuse que la puissance maritime aurait pu leur apporter. La Grande-Bretagne avait, entre autres, limité à 81 le nombre de ses destroyers, ce qui a valu au premier convoi de troupes canadiennes parti de Halifax d'être protégé contre les assauts des sous-marins allemands par un seul cuirassé.

Encore une fois, cependant, la compétence infatigable de la *Royal Navy* et de la marine de chacun des pays alliés, ajoutée à l'appui financier considérable des États-Unis, à la ténacité des flottes marchandes alliées et à l'ingéniosité des chantiers britanniques de construction navale, parvint à offrir une résistance solide au premier assaut. N'empêche qu'au moment où l'attaque japonaise de Pearl Harbour provoqua l'entrée en guerre des États-Unis, on pouvait compter des pertes de plus de quatre millions et demi de tonnes, soit quelque deux mille cinq cents navires. Mises à part les attaques des avions, des torpilleurs et des vaisseaux de surface allemands, et à l'exclusion des pertes dont on ne connaît pas la cause, il a été prouvé qu'un millier de navires ont été coulés par des sous-marins allemands et il est logique de supposer que bon nombre d'autres vaisseaux ont péri de la même façon.

Sur le plan de la rentabilité, les résultats sont plutôt renversants. En septembre 1939, l'Allemagne disposait de 49 sous-