

dans l'impuissance. Dans tous les pays effectuer des raids sur la côte anglaise, bloquer la Tamise et faire des prisonniers dans les villes côtières. Ils parvinrent en fait à menacer l'existence du nouveau commerce au moment même où il prenait forme. A l'aide de l'impôt prélevé pour la construction de vaisseaux de guerre, Charles I^{er}, plus clairvoyant que son père, chercha à reconstituer une flotte qui puisse de nouveau défendre l'Angleterre. S'il perdit son trône ainsi que la vie, il légua à ses successeurs du Commonwealth les bases d'une marine qui, considérablement renforcée, allait s'engager dans une série de véritables guerres maritimes contre les Hollandais.

La convoitise est souvent à la source de la stratégie, que l'on recherche la puissance, la position sociale ou le gain, surtout si elle se double de fortes convictions religieuses ou idéologiques. Dans l'état confus où se retrouva l'Europe après la guerre de Trente Ans, tous ces éléments de conflit étaient présents. Des problèmes commerciaux séparaient la Grande-Bretagne et la Hollande, la France était engagée dans la guerre civile déclenchée par la Fronde mais conservait ses visées sur l'empire espagnol, l'amertume effritait lentement les liens d'amitié en Scandinavie où catholiques et protestants étaient prêts à s'affronter. Et ce ne sont là que quelques-uns des points de friction dans une Europe où les possessions et les concessions coloniales suscitaient partout un vif intérêt. Les routes maritimes qui venaient d'être tracées constituaient les grandes voies d'accès aux colonies et, pour réaliser leurs ambitions nationales, les nations colonisatrices devaient désormais s'appuyer sur la puissance maritime.

Dans la période tumultueuse qui s'étend du milieu du XVII^e siècle au début du XIX^e, pendant toutes ces années où la guerre n'a jamais cessé pour longtemps et où elle a fait rage le plus souvent, seule une faible minorité a su percevoir combien il était nécessaire de disposer d'une marine bien organisée et bien conduite. Si la construction de navires est une entreprise laborieuse, il est encore beaucoup plus difficile de les équiper en personnel. La formation à la navigation, l'organisation, la connaissance des tactiques élémentaires se perdent rapidement lorsque les dirigeants d'un pays s'en désintéressent ou s'y opposent carrément. Au cours de ces 170 années de remous qui ont bouleversé le monde entier, la Grande-Bretagne ne fut pas la seule à négliger cet aspect. La France, entre autres, oublia purement et simplement sa flotte lorsqu'elle se lança dans une stratégie continentale. La monarchie déca-

dente d'Espagne laissa le pays sombrer touchés par cette triste suite de conflits, lorsque la guerre laissait finalement place à la lassitude, les forces de combat étaient renvoyées et dissoutes sur-le-champ, et les flottes navales, déjà affaiblies par les pertes de navires et d'hommes, dépérissaient faute de direction. Le commerce reprenait bien après chaque flambée d'hostilité mais, d'une fois à l'autre, ses protecteurs étaient de moins en moins en mesure de relever le prochain défi.

Pendant toute cette période, des hommes et leurs familles quittaient leur pays pour aller s'installer outre-mer et fonder de nouvelles communautés et de nouveaux centres commerciaux. Des hommes se battirent pour se libérer de l'oppression des tyrans et des bureaucrates, mais les navires ne cessèrent pas pour autant leur va-et-vient sur les longues routes de la mer. Sans ces navires, sans le commerce et l'argent qu'ils apportaient au colonisateur, à l'homme d'affaires européen et à leurs gouvernements respectifs, peu de progrès auraient été accomplis.

Durant les années qui suivirent la Révolution française et les guerres qu'elle entraîna à sa suite, la marine d'un pays réussit à s'imposer. En avril 1814, lorsque Napoléon fut envoyé à l'île d'Elbe, la *Royal Navy* constituait une force invincible. Elle avait défait les principales flottes napoléoniennes, avait permis à Wellington de maintenir ses armées en Espagne et était parvenue à bloquer l'essentiel du commerce d'outre-mer de la France. En juin 1815, après l'échec de Napoléon à Waterloo, elle semblait pouvoir jouer le rôle de gardienne des mers du monde et offrir une garantie de paix que recherchaient sincèrement les hommes d'État européens.

Mais il ne devait pas en être ainsi. De tels espoirs sont souvent vains et les idées nouvelles que la Révolution française avait semées à sa suite dans toute l'Europe apportèrent incertitudes, conflits et révolutions. Si la situation ne dégénéra pas en conflits majeurs, il faut en être redevable, dans une certaine mesure à l'existence d'une force navale très puissante. A ce moment, en effet, tenter une invasion ou s'attaquer au commerce maritime, c'était se lancer dans des entreprises plus qu'hasardeuses. Sous la protection de la flotte britannique, les nouvelles colonies purent donc se développer et l'aube allait se lever sur le plus grand Empire de l'histoire. De surcroît, à partir du jour où le président Monroe, en décembre 1823, énonça sa doctrine de non-ingérence des États européens dans les affaires de l'Amérique, la marine britannique servit également de