

plicative de la conception allemande de "La liberté des mers", il faut faire un retour sur le passé et prendre connaissance d'un discours prononcé à Berlin en mars, 1917, par le comte Reventlow. "Ce que nous entendons par cette doctrine", a-t-il dit, "c'est que l'Allemagne puisse posséder de tels territoires et de telles bases navales qu'à la déclaration d'une guerre, nous soyons en mesure, notre marine étant prête, de nous garantir raisonnablement la maîtrise des mers. Nous désirons pour notre marine un point de départ qui nous donnerait une bonne chance de dominer les mers et d'avoir un libre usage de la mer pendant la guerre". Voilà un point de vue allemand. Il ne fait pas de doute que cette opinion n'est partagée par personne en dehors de l'Allemagne—un fait qui ne sert qu'à démontrer combien il est difficile de décider ce que signifie réellement "La liberté des mers" et la signification qu'y trouvent ceux qui s'opposent à cette liberté.

D'après une interprétation plus généralement acceptée, "La liberté des mers", signifie le droit des navires-marchands appartenant aux belligérants et aux neutres de naviguer comme en temps de paix, avec cette exception que les navires-marchands des pays neutres seraient empêchés de transporter des marchandises énumérées dans une liste très restreinte d'articles de contrebande. La propriété de l'ennemi en mer serait immunisée contre toute saisie et les navires neutres grâce à leurs cargaisons pourraient permettre à une puissance maritime moins forte de résister indéfiniment à une puissance plus forte. Il n'y aurait pas de blocus commercial. C'est dire en somme que, quoique la marine britannique aurait eu le droit au cours de la dernière guerre de bloquer le port de Wilhelmshaven (un procédé aussi inutile qu'impossible), elle aurait été impuissante à empêcher les navires allemands et neutres de faire parvenir des approvisionnements à l'Allemagne en utilisant les ports voisins de Emden, Bremerhaven et Hambourg. La puissance maritime aurait été privée d'au moins 50 p. c. de son efficacité durant la guerre, et, bien que l'Allemagne ait été inévitablement vouée à la défaite, les sacrifices additionnels en vies et en trésor exigés de la civilisation auraient été augmentés dans des proportions énormes.

Une preuve à la fois simple et convaincante de l'absurdité de cette doctrine réside dans la tentative de son application à la terre. Lorsque les armées allemandes ont fondu sur la Belgique et se sont dirigées à l'ouest vers la côte, elles ont rompu complètement les communications par terre entre la Hollande et la France. Les communications ont été coupées aussi complètement que les communications entre l'Allemagne et l'Amérique du sud l'ont été par la marine britannique. Maintenant, aucun homme sensé ne demanderait que les Allemands pendant leur occupation de la Belgique permettent la liberté de circulation et de commerce (à l'exception de la contrebande) entre

la Hollande et la France, même jusqu'à donner au roulant français l'usage des chemins et des voies ferrées.

Aucune suggestion ne pourrait être plus ridicule que celle-là, et, pourtant, c'est précisément cela, à ce que l'on nous dit, que la puissance maritime supérieure devrait permettre et que la marine britannique aurait été obligée de faire si cette conception de "La liberté des mers" avait prévalu pendant la guerre qui vient de se clore ; c'est-à-dire que, bien que la marine britannique ait eu la maîtrise de presque toutes les routes maritimes conduisant à l'Allemagne, elle aurait été impuissante à empêcher le libre usage de ces routes pour le bénéfice de ses ennemis. Toute l'affaire est une farce et la preuve la plus concluante se trouve dans l'application de l'argument à la terre. Il est à peine douteux que le désir de restreindre les droits des marines est au fond du mouvement—ce qui est un fait remarquable si l'on tient compte que la civilisation n'aurait pu triompher dans cette guerre sans le travail des marines. Il y a une tendance aussi, à ne songer qu'à l'Angleterre lorsqu'il est question de puissance maritime et à oublier que toutes les principales nations de l'univers sont des puissances maritimes à des degrés plus ou moins élevés, comptant sur leurs flottes pour leur prestige en temps de paix et pour la défense de leurs droits et de leurs territoires en temps de guerre. La conservation des droits de guerre des marines n'est pas une question à laquelle la Grande-Bretagne seulement est intéressée au plus haut point.

Et maintenant, pensons à ce que doit être la paix

Ce que les Français ont fêté hier, dans la joie de leur cœur, mais avec le souvenir toujours présent de ceux qui sont tombés pour la victoire, c'est la chute de cet abominable Empire allemand élevé sur notre ancienne défaite, proclamé, comme un symbole et comme un défi, dans le palais de Versailles. N'oublions pas ! Sachons d'où sont venus aux Français d'aujourd'hui tant de deuils, de souffrances et de peines ! N'ayons pas à les recommencer un jour.

Si le peuple français a été envahi deux fois par le même ennemi, en 1870 et en 1914 ; si deux provinces lui ont été arrachées qu'il aura dû reconquérir ; si, pendant près d'un demi-siècle, il a eu à supporter l'odieuse politique de l'Empire militaire qui pesait sur lui ; s'il a, depuis le premier jour de la mobilisation, souffert le plus rude choc de la pression la plus angoissante ; s'il a eu, de tous les peuples du monde, à consentir le plus de sacrifices et à verser le plus de sang, — sachons-le à jamais : il le doit à deux erreurs, à deux illusions qui ont falli être mortelles.

On avait cru, jadis, qu'il suffirait que l'Allemagne eût son unité, qu'elle formât un seul Etat, comme les autres peuples, pour que, satisfaite, elle cessât d'agiter l'Europe par ses contestations et pour que la paix