

gines et l'évolution de la puissance maritime britannique nous fournissent un excellent point de départ. Ce n'est que 200 ans après la mort du roi Alfred que l'on réalisa de nouveau combien la puissance navale pouvait servir à la défense de l'Angleterre. Le pays était sous la menace, non plus des Vikings mais de leurs descendants, les Normands, sous la conduite du duc Guillaume. Le roi Harold avait rassemblé une flotte au large de l'île de Wight dans le dessein d'intercepter les navires normands mais, et ce ne devait pas être la dernière fois dans l'histoire britannique, on négligea les équipages. Les fonds et les denrées vinrent à manquer, et les hommes abandonnèrent leur poste pour vaquer à des occupations plus rémunératrices. Guillaume conduisit sa flotte jusqu'à Pevensey sans rencontrer d'opposition, puis poursuivit sa marche à travers les marais où j'écris ces lignes. Pour n'avoir pas eu de flotte, Harold perdit un royaume.

Au cours des quatre siècles qui suivirent, une dizaine d'expéditions furent lancées contre les côtes anglaises; elles ne furent sans doute pas toutes d'égale importance mais elles eurent en commun de ne pas rencontrer d'opposition sur mer. Durant cette période, la construction navale ne fit guère de progrès et les navires ronds, peu manœuvrables, servaient principalement au transport des troupes. En 1485, Henri Tudor, parti de Harfleur, mit pied en Angleterre, remporta la bataille de Bosworth et le trône d'Angleterre, instaura une certaine stabilité financière et fit valoir le rôle que la mer était appelée à jouer dans l'histoire de l'Angleterre. Les expéditions de Cabot, qui le menèrent de l'autre côté de l'Atlantique, si elles ne révélèrent guère plus que la morue abondait au large de Terre-Neuve, tout au moins furent-elles une rude école où apprendre l'art de naviguer en haute mer. Sans que les gouvernements ou les marins l'aient compris, la formation à la navigation, condition inhérente à la puissance maritime, faisait ainsi son apparition. Rien ne peut remplacer le contact quotidien avec la mer sous tous ses visages pour faire l'expérience des moments où, malgré des conditions extrêmement pénibles de navigation, le travail doit néanmoins s'accomplir et pour apprendre comment améliorer la conception et la conduite des bâtiments de façon à tirer un meilleur rendement du navire et de son équipage.

Henri VIII succéda à son père sur le trône d'Angleterre au moment où les regroupements politiques en Europe acquéraient plus de solidité et plus de puissance que jamais auparavant. L'exploration des terres nouvelles et l'exploitation de leurs

richesses représentaient une source de croissance inconnue jusque-là. Le monde allait donc assister à un vaste mouvement d'expansion et de conquête, et Henri craignait que son royaume et sa population relativement faible soient en danger. Appliquant les leçons qu'il avait tirées de l'expérience de son père, il entreprit la création d'une force maritime qui lui permettrait de parer aux dangers de plus en plus menaçants de l'extérieur. Bientôt, sa flotte se composa de plus de 100 navires. Quand il en remit l'administration aux mains d'un conseil de la marine, apparut, sous la forme du commandement et de l'administration, un autre élément essentiel de la puissance navale. Cette innovation, qui n'avait pas une très grande portée à l'époque, jetait les bases des progrès à venir. D'ailleurs, au cours de l'histoire, cet aspect vital de l'administration, tant navale que marchande, fera beaucoup plus souvent défaut que les équipages. Dans les rares occasions où les marins ne répondront pas aux attentes du pays, la faute en reviendra invariablement à une mauvaise administration, à l'ignorance ou à une incompréhension totale des conditions inhérentes à la puissance maritime de la part des personnes chargées de diriger les affaires de la marine.

A l'époque d'Henri VIII, la conception des navires commença à s'éloigner du «bateau rond» qui avait servi pendant des siècles. Henri lui-même voulut que des canons soient montés sur les «vaisseaux du Roi», obligeant les constructeurs à modifier le rapport entre la largeur et la longueur des navires. Un nouveau modèle, plus long, plus élancé et bien armé sortit des chantiers de construction de Deptford et de Portsmouth. Les navires demeurèrent cependant au service d'une stratégie défensive, jusqu'au jour où le différend entre Élisabeth I^{re} et les Espagnols les amena à jouer un rôle offensif. Les attaques dirigées contre les convois de galions apportèrent bien souvent des revenus appréciables à ceux qui osèrent se lancer dans pareille aventure. La puissance maritime avait pris une nouvelle forme, celle du pillage des voies de communication.

Croissance du commerce

Au cours des 100 ans qui suivirent l'accession d'Élisabeth au trône en 1558, le commerce suivit toujours dans le sillage des explorateurs. Mais son successeur, Jacques I^{er}, se montra si violemment opposé à l'armement des navires que la flotte se désintégra lamentablement. Les pirates turcs et les corsaires de Dunkerque, parmi les plus terribles et les plus violents de leur espèce, eurent donc la voie libre pour