

La puissance maritime, constante stratégique dans l'histoire

par John Moore

La mer ne livre ses secrets qu'à un très petit nombre de privilégiés. Nombreux sont ceux qui habitent à plus de cinq cents milles des côtes, encore plus nombreux ceux qui n'ont jamais vu la mer, et parmi ceux qui sont en contact avec cette vaste étendue qui recouvre près des trois quarts de la surface du globe, seule une minorité dérisoire en connaît la puissance, la beauté et la primauté dans la vie de chaque être humain. Non seulement est-elle sillonnée par les marines marchandes du monde entier, mais, de surcroît, ses profondeurs recèlent des ressources biologiques suffisantes pour fournir une grande partie de l'approvisionnement mondial en protéines; ses eaux contiennent de vastes réserves en minéraux et son sol et son sous-sol regorgent de ressources à peine exploitées par notre civilisation technologique. L'homme moderne, d'esprit libéral, voit trop souvent dans l'expression «puissance maritime» une réalité rebutante et incompatible avec la pensée actuelle. Parler de «puissance maritime», pour lui, c'est employer un mot proscrit, évoquer quelque chose de vil dont les gouvernements se servent pour mettre en danger la paix universelle. La présente analyse a pour but de démontrer que cette réalité mal comprise est tout aussi présente et tout aussi nécessaire aujourd'hui qu'elle l'a été tout au cours de l'histoire confuse des quelque mille dernières années.

Le concept de «puissance maritime» a été défini de multiples façons. Pour nos fins, nous retiendrons qu'il s'agit de «cette puissance constituée par les navires, les aéronefs qui s'y rattachent et la formation dans ce domaine, qui permet à un pays de promouvoir, en temps de paix, ses intérêts politiques et commerciaux ainsi que les intérêts de ses alliés, et, en temps de guerre, de faire valoir sa suprématie et celle de ses alliés face à un ennemi». Les premières puissances maritimes sont nées en Méditerranée, où elles servaient à transporter et à protéger les armées partant à la conquête d'autres territoires et tout particulièrement dans le cas des Phéniciens et, plus tard, de leur empire carthaginois,

de moyen de promouvoir le commerce maritime. Il reste que les galères de cette époque, mues au moyen de rames dont on multiplia, au fil des ans, les rangées, avaient été conçues en vue de navigation par temps calme et avaient un rayon d'action limité.

Les Scandinaves utilisèrent aussi cette forme de propulsion, mais leurs magnifiques navires, bas sur l'eau, étaient propulsés par une seule voile et un seul rang de rames auquel s'attelaient non pas des esclaves, comme en Méditerranée, mais les guerriers eux-mêmes. Ces peuples se virent forcés de s'emparer d'autres terres parce que leur nombre croissait et que leur économie basée sur l'agriculture ne pouvait plus assurer leur subsistance. Ils poussèrent loin leurs pérégrinations, s'implantant en Méditerranée, en France, en Grande-Bretagne, en Islande, au Groenland et en Amérique du Nord; ils combattirent âprement pour se rendre maîtres de ces nouvelles terres. Face à cette invasion, le roi Alfred de Wessex fut une des rares personnes à comprendre qu'on devait combattre ces envahisseurs sur la mer autant que sur la terre. Il fit construire des navires, plus gros et plus rapides que ceux des Vikings; il les attaqua ensuite sur mer et les poursuivit jusque dans leurs ports, premier exemple que nous offre l'histoire d'une «attaque à la source».

La marine britannique

Dans une analyse comme celle-ci, les ori-

Le capitaine Moore est éditeur du livre intitulé Jane's Fighting Ships, dont il rédige chaque année la préface qui est souvent citée par les médias. De 1939 à 1972, il a servi dans la Royal Navy et s'est spécialisé dans les relevés hydrographiques. A compter de 1943, il a commandé de nombreux sous-marins. Il a pris sa retraite en 1972 avec le grade de capitaine et, depuis lors, a publié de nombreux articles et plusieurs livres dont The Soviet Navy et Seapower and Politics. L'article ci-contre n'engage que l'auteur.