

qu'elle ne représente pas, comme dans tous les autres grands pays, un élément d'une importance vitale en temps de paix ou en temps de guerre; en cas de conflit, d'ailleurs, la Russie pourrait survivre sans sa flotte commerciale et elle en utiliserait les bâtiments pour donner un appui supplémentaire à sa marine. Telle n'est donc pas la raison d'être des innombrables escadres de la flotte soviétique. Les Russes ont de nouveau tracé la voie en ce domaine en laissant savoir que leur flotte, en temps de paix, constituait un instrument politique, un moyen de promouvoir dans le monde entier les objectifs du Kremlin. Elle pourrait éventuellement former un solide écran de protection si la guerre se déclarait, mais point n'est besoin d'autant de bâtiments pour une tâche de ce genre; ceux-ci serviraient donc sans aucun doute à des fins de harcèlement et d'interception advenant le cas où, en période de crise, il faudrait bloquer la route à l'ennemi parce que les moyens de dissuasion employés à un premier niveau n'ont pu prévenir un conflit. Il ne faut pas croire en outre que toute guerre navale est devenue impossible parce qu'il existe des armes nucléaires et thermonucléaires. Rien n'est plus faux. C'est sur mer que les engagements peuvent mettre un peuple en danger sans faire couler de sang. Dans le contexte de l'équilibre nucléaire les pays pourraient se livrer à une guerre commerciale classique sans avoir recours sur-le-champ aux armes nucléaires.

Il reste à se demander quelle est la position du monde occidental aujourd'hui et quelles cibles il pourrait offrir à une attaque sur mer. En d'autres mots, la puissance maritime pourrait-elle encore décider de l'avenir du monde? Il faut se rappeler tout d'abord qu'aucun État n'a pu accéder au rang de puissance mondiale sans avoir démontré sa supériorité en mer. Les États-

Unis, principal pays membre de l'OTAN, pratiquent un commerce mondial en pleine expansion qui se chiffre présentement par quelque 80 milliards de dollars et qui porte en très grande partie sur les matières premières. A n'importe quel moment, 800 navires chargent ou déchargent leur cargaison dans les ports de la côte atlantique américaine; même ce chiffre est peu élevé en comparaison des 2,800 bateaux que l'on retrouve le long des bassins et des quais de l'Europe occidentale. Plus au sud, au large du cap de Bonne-Espérance, 57 pour cent des navires marchands qui doublent ce magnifique promontoire battent pavillon des pays de l'OTAN tandis que, à tout moment, 200 navires-citernes d'appartenance occidentale sillonnent les eaux de l'océan Indien.

Le citoyen moyen n'est peut-être guère impressionné par tous ces chiffres mais il n'a qu'à réfléchir quelque peu pour comprendre combien sa situation serait précaire si ces navires ne parvenaient pas à bon port. Aucun pont aérien, à l'heure actuelle comme dans l'avenir prévisible, ne suffirait à répondre aux multiples besoins de la société moderne. Les navires doivent pouvoir naviguer librement pour que soit assurée la continuité des affaires: les résultats se font sentir instantanément au moindre retard. Si les navires étaient interceptés, les réserves qui, dans le cas du pétrole par exemple, totalisent deux mois en Europe de l'Ouest, seraient vite épuisées. Dans cette éventualité, pour ne pas s'être doté d'une puissance maritime, pour n'avoir pas su sauvegarder notre héritage, nous devrions réapprendre à notre tour les leçons que l'histoire a prodiguées avec insistance depuis 400 ans. Car si nous ne savons plus mettre la mer à notre service, notre civilisation s'éteindra et beaucoup d'entre nous ne pourront survivre.

