

# LIGUE NAVALE DU CANADA

---

## SOMMAIRE:

**Préface:** L. M. GOUIN, Avocat.

**I. L'Oeuvre Héroïque de la Marine Marchande  
Pendant la Guerre.**

Par SIR ROBERT FALCONER, K.C.M.G., LL.D., D.C.L.,  
Président de l'Université de Toronto.

**II. La Liberté des Mers.**

Par le Lieut.-Col. F. C. HAMILTON, de la Police  
Montée du Nord-Ouest, Ottawa.

**III. La Marine Anglaise dans l'Histoire.**

Par J. CASTELL HOPKINS, F.S.S., F.R.G.S., Auteur de  
"The Canadian Annual Review," 1901-1918.

**IV. Le Marine Anglaise dans la Guerre Mondiale.**

Par J. CASTELL HOPKINS, F.S.S., F.R.G.S. Auteur de  
"The Canadian Annual Review," 1901-1918.

---

Published under the Auspices of the Dominion  
Educational Committee, Navy League of Canada

*Chairman of Committee :*

J. Castell Hopkins, F.S.S., F.R.G.S.

**Joint Chairmen : Quebec Province Educational Committee—**

*Leon-Mercier Gouin, B.A., L.L.L.*

*W. H. Atherton, Ph.D., LL.D.*

HE769

L54

1920z

\* \* \*

## LIGUE NAVALE DU CANADA

### NOS DESTINÉES MARITIMES

#### *Préface*

Par LEON-MERCIER GOUIN, B.A., LL.L.

Avocat,

*Membre du Comité de Propagande de la Ligue Navale.*

“Depuis que l'homme a pour la première fois affirmé sur l'océan son empire, sur les sables de la mer trois trônes se sont dressés au-dessus tout: celui de Tyr, celui de Venise et celui de l'Angleterre.”

“De la première puissance, il ne nous reste qu'un souvenir; nous n'avons de la seconde que ses ruines.” —Quant à la reine actuelle des flots, Ruskin, auquel j'emprunte ces lignes, lui adressait en 1851 cet avertissement solennel: “Héritière de tes devancières sublimes, disait-il à sa patrie, si tu oublies leur exemple, tu périras comme elles!” Ce sont là les paroles clairvoyantes d'un patriote loyal. Les jours tragiques que nous avons vécus depuis 1914 ont dissipé à tout jamais les illusions trompeuses dont on voulait nous bercer. Le danger prédit par l'auteur des “Pierres de Venise” était réel; il l'est encore. Aucune hésitation n'est maintenant permise. En effet, la dernière guerre a mis en jeu l'existence même de l'Empire Britannique. Grâce à ses armées intrépides, grâce à sa marine invincible, une fois de plus, il est sorti vainqueur de la mêlée. Nos soldats et nos marins ont été dignes de notre passé glorieux.

Enrichi de cette nouvelle victoire, le drapeau anglais flotte encore sur cette belle moitié du continent Nord-américain qui nous appartient. Notre étendard victorieux reste le symbole et la garantie de nos libertés constitutionnelles. S'il avait été vaincu, nous aurions subi le joug d'une domination étrangère ou livrés à notre faiblesse, nous aurions fait l'essai coûteux d'une indépendance aussi illusoire qu'éphémère. Privés tout à coup de l'appui de notre métropole, nous aurions tenté en vain d'empêcher le morcellement rapide de notre territoire.

Le Canada est l'une des principales nations de l'Empire Britannique. Notre présente allégeance nous permet de développer en paix nos inépuisables ressources. C'est la protection de la Grande-Bretagne qui accorde à notre jeune peuple la tranquillité nécessaire à sa croissance. Sans elle, nous ne pourrions ni atteindre notre développement normal, ni conserver notre individualité ethnique.

J'en conclus donc que nous sommes vitalement intéressés au maintien de la puissance de notre métropole. Colonie autonome, nous jouissons de la liberté interne la plus absolue. Quant à notre status constitutionnel vis-à-vis des autorités impériales, il subit en ce moment une période d'évolution latente. Où allons-nous exactement? Je l'ignore. Je constate seulement que nous possédons en commun avec Westminster et les grandes colonies libres de l'Empire tout un ensemble de traditions parlementaires et légales. Notre idéal démocratique est le même, à Londres ou aux antipodes. De plus nous avons au point de vue économique et financier des intérêts identiques. Il ne tient qu'à nous d'en tirer le plus profitable des partis. Le Canada doit veiller jalousement à la protection de son territoire et de son commerce. Il lui importe de conserver tous ses marchés d'une extrémité à l'autre du monde. Ainsi, notre prospérité nationale est indirectement solidaire des autres parties de l'Empire Britannique.

Notre patrie se ressent immédiatement de la prospérité du monde anglais et de ses crises. Ces conditions ont sur nous une influence prépondérante.

La Ligue Navale Canadienne a donc infiniment raison de viser non seulement à assurer la défense de notre pays, mais aussi à maintenir la suprématie commerciale aussi bien que militaire et navale de l'Empire titanique dont nous sommes l'un des principaux associés.

Notre programme constitue une oeuvre patriotique nécessaire entre toutes. Nous voulons que nos compatriotes consacrent aux questions maritimes l'attention qui leur est due, qu'ils aient à coeur de pourvoir lo, à la défense de nos côtes par *nos* propres unités de combat et 2°, Au développement de notre commerce par *notre* marine marchande. Depuis un demi-siècle, on a malheureusement trop négligé le côté naval de notre histoire. On a oublié le rôle important que la navigation a joué, par le passé, dans notre vie nationale. Surtout, on n'a pas compris quel avenir superbe la mer réservait à notre peuple, s'il savait seulement s'y préparer.

Le lieutenant-colonel Wood, un des citoyens les plus

distingués de Québec, est à ma connaissance le seul historien canadien qui ait chanté la gloire trop méconnue de notre épopée navale. Il l'a fait de la façon la plus admirable et la plus impartiale.

L'oeuvre de cet auteur éminent est aussi vivante que documentée. Son style possède le mérite rare entre tous d'être aussi éloquent que pittoresque. Dans son intéressant volume qui a pour titre: "Tout le monde à bord!" (All afloat), l'écrivain nous décrit les embarcations bizarres et minuscules de Cartier et de Champlain. Il évoque leur intrépidité comme capitaines, leurs mérites comme hydrographes. M. Wood nous dépeint avec son incontestable compétence la Grande Hermine, le Don de Dieu et les autres voiliers du temps.

Plus loin, nous lisons le naufrage du "Griffon," l'infortuné "brick" que Lassalle lança à Cayuga en 1679. C'est le premier vaisseau qui ait sillonné les Grands Lacs; parti du lac Erié, il périt en revenant de la Baie Verte, sur le lac Michigan.

Quant à d' Iberville, l'auteur évoque avec respect le souvenir de ses exploits à la Baie d'Hudson en 1697. S'inclinant devant le commandant du "Pélican," il l'appelle le héros naval par excellence du Canada Français. Le lieutenant-colonel Wood nous parle de Louisbourg et de ses combats, de Wolfe et de la flotte qui l'appuyait. Il est le premier à proclamer (et à prouver irréfutablement du reste) que la chute de la Nouvelle France fut due avant tout à la supériorité de la flotte Anglaise. "La guerre de sept ans, d'après M. Wood, fut essentiellement une guerre maritime. C'est d'ailleurs sous ce nom qu'elle fut connue en Grande Bretagne durant tout le XVIIIème siècle." C'est sa maîtrise des mers qui permit à l'Angleterre de nous affamer en interrompant toutes nos communications avec notre base de ravitaillement: la France. Depuis nos premiers débuts, nous étions exclusivement une colonie maritime, dépendant pour nos approvisionnements de l'efficacité de la flotte française. Cela est si vrai que, sous Colbert, nous relevions du ministère de "*la Marine et des Colonies*."

Dès nos origines les plus lointaines, deux industries sont apparues au pays: les pêcheries et la construction des navires.

Nous possédons en effet, un système fluvial sans égal. Nous nous sommes établis le long de notre Normands et des Malouins, nous avons d'abord été un peuple de navigateurs et de pêcheurs.

Notre histoire a comme suivi le cours de nos rivières. Durant nos dernières luttes, en 1759, elles ont constitué

un facteur stratégique de toute première grandeur. Elles sont la clef de notre pays, en temps de paix comme en temps de guerre.

Par le Saint-Laurent et les Grands Lacs, nous pouvons pénétrer jusqu'au coeur de notre continent. Il ne tient qu'à nous de tirer de la navigation les profits les plus fabuleux. Nous comprenons enfin combien nous avons eu tort de laisser disparaître nos chantiers de construction maritime quand le fer a remplacé le bois dans cette industrie si intéressante. Nous avons ici à portée de main, toutes les matières premières que l'on peut souhaiter. Nos mines d'acier et de charbon, nos forêts sans bornes, nos sites uniques pour le lancement des vaisseaux nous offrent des avantages extraordinaires. Notre population a de plus d'admirables dispositions naturelles pour ces travaux; elle y a toujours déployé une ingéniosité et une habileté des plus remarquables.

Ces qualités n'ont pas échappé à ce clairvoyant observateur qu'était M. Errol Bouchette. Voici la belle page qu'écrivait à ce sujet le premier en date de nos économistes:

"Qui n'a pas rencontré, sur les grèves du bas Saint-Laurent, des groupes d'enfants faisant flotter dans des flaques d'eau d'admirables modèles de goélettes et de chaloupes? Ces petits chefs-d'oeuvre reproduisent, jusque dans leurs moindres détails et en respectant les proportions, la carène et le gréement de nos bateaux de cabotage; ils ont été façonnés sans autre outil qu'un couteau et par les enfants eux-mêmes. Plus tard, ces enfants devenus grands construiront, sans avoir jamais étudié les éléments de la construction navale, des goélettes sûres et rapides."

"Avec l'apprentissage, nous le savons, nos artisans improvisés du Saint-Laurent sont devenus, dans les chantiers de Québec et de Lévis, d'excellents constructeurs de navires au long cours; les plus énergiques se sont rapidement élevés au rang d'entrepreneurs et d'armateurs. Cette grande industrie a disparu depuis que le fer remplace le bois dans les constructions maritimes. Que sont devenus les artisans qui en faisaient naguère le succès? Ils exercent toujours dans nos villes, mais dans des conditions défavorables, les métiers qui se rapprochent le plus de celui qui leur a échappé."

M. Bouchette déplore alors la disparition de ces établissements. Fidèle à ses principes, la Ligue Navale du Canada veut développer notre marine marchande et poursuivre en notre pays la construction des navires.

Cela permettra d'ouvrir des débouchés à tous ceux des nôtres qui se sentent appelés par les carrières maritimes.

Comment peut-on raisonnablement reprocher à la Ligue Navale du Canada de chercher à renouer nos relations commerciales avec les Antilles et avec le monde entier au moyen de navires canadiens?

Nous voulons, est-ce un si grand crime? que nos produits canadiens voyagent sur des transports canadiens, c'est-à-dire construits au Canada par nos compatriotes et navigués par des équipages canadiens. Nous voulons aussi bâtir au Canada des vaisseaux de guerre, non pas par un désir insensé et téméraire de conquête, mais uniquement pour nous protéger. Nous croyons que c'est là une nécessité qui s'impose. Du reste, une flotte proportionnée à nos ressources, loin d'être un fardeau pour nous, sera un bienfait. Elle implantera définitivement au pays la construction maritime, employant ainsi nos ouvriers et nos ingénieurs. De même, une fois lancée, elle offrira à nos jeunes gens des positions attrayantes et rémunératives.

Ayant eu le privilège de faire dans le golfe plusieurs croisières, j'ai appris à apprécier profondément nos "loups de mer." Leur courage, leur habileté et leur affabilité m'ont laissé le meilleur des souvenirs. J'ai compris en les voyant à l'oeuvre quel admirable rôle ils jouaient, aussi braves que modestes.

Pour tous les gens de la mer, marins, pêcheurs et gardiens de phares, j'ai gardé l'amitié la plus solide et la plus cordiale. Ce sont des "braves," en vérité. D'un héros, moi-même, je n'ai rien. Je ne veux pas cependant par dépit, oublier ceux qui valent mieux que moi. Avec respect, je viens, d'évoquer les mérites de nos navigateurs canadiens. En terminant, je voudrais saluer avec une admiration émue cette indomptable flotte britannique qui, durant toute la dernière guerre, a protégé nos côtes, nos troupes et notre commerce. Nous avons envers elle une inoubliable dette de reconnaissance. Il est à souhaiter que nous co-opérons au plus tôt, nous Canadiens, avec la marine impériale à la défense de notre héritage commun.

Ainsi, nous accomplirons un devoir élémentaire envers notre patrie canadienne. Sans renoncer à la plus petite parcelle de notre autonomie constitutionnelle, nous assurerons, nous mêmes, l'intégrité de notre territoire national.

Cette leçon bien comprise et bien appliquée de patriotisme et d'esprit civique développera chez nous un enthousiasme nouveau. Féconde en résultats excellents, elle donnera à notre jeune peuple un regain d'énergie et de prospérité.

Appartenant à toutes les croyances, à toutes les races, à tous les partis, nous faisons appel à tous les Canadiens orgueilleux de leur nationalité.

A tous nos concitoyens, nous demandons de se joindre à nous afin de travailler sans relâche au développement maritime et naval de notre nation Canadienne.

Nous désirons gagner la sympathie et la confiance de tous nos compatriotes, petits ou grands, jeunes ou vieux, riches ou humbles.

Cette publication a précisément pour but de nous amener de nouveaux amis et de conserver ceux qui se sont déjà joints à nous. Une série de contretemps a retardé notre propagande française. La faute ne nous en est nullement imputable; nous déplorons tous ce retard. Nous voulons, en redoublant d'activité, reprendre le temps perdu et élargir notre sphère d'action dans notre belle province de Québec.

Afin que le Canada puisse jouer sur mer un rôle digne de son passé, versez-nous sans plus tarder votre obole. A la dernière page de cette brochure, on trouvera un blanc de demande d'admission comme membre de la Ligue Navale. Remplissez-le immédiatement et adressez-le à notre Secrétaire-Trésorier avec votre première souscription. Que ceux qui sont déjà des nôtres, nous fassent parvenir leurs côtisation annuelle s'ils ne l'ont pas encore fait cette année. Ainsi, nous pourrons continuer la belle oeuvre patriotique que nous avons à peine commencée. La Ligue Navale Canadienne s'efforcera constamment de travailler au développement maritime de notre merveilleux pays. Parses brigades, de cadets, ses clubs de matelots, ses refuges, ses campagnes de presse, elle poursuivra le programme qu'elle s'est tracé. Puisse un jour venir où tous diront qu'elle a bien mérité de la Patrie. Tel est notre désir le plus cher.

*Léon-Mercier Gouin*



## L'OEUVRE HÉROÏQUE DE LA MARINE MARCHANDE PENDANT LA GUERRE

PAR

**SIR ROBERT FALCONER, K.C.M.G., LL.D., D.C.L.,**

*Président de l'Université de Toronto*

Nous entendons beaucoup parler aujourd'hui de la liberté des mers. Il est curieux de constater que la nation qui a fait le plus pour priver les pays neutres de la liberté de la terre, pendant cette dernière guerre, est celle qui a réclamé le plus haut la liberté des mers. L'Allemagne empêchait l'arrivée de vivres en Serbie ou dans les parties de la Belgique et de la France occupées par ses soldats, ne faisant exception que pour le "Belgian Relief" entrepris sous les auspices des États-Unis. Mais l'hypocrite qu'elle était se plaignait de ce que les flottes alliées et plus particulièrement celle de la Grande-Bretagne empêchassent les vivres de lui parvenir par les ports neutres de Hollande et de Danemark. Cependant le blocus, ainsi entrepris par les Alliés, fut un des facteurs les plus puissants parmi ceux ayant contribué à la victoire; et cela nous le devons, naturellement, à la flotte anglaise. C'est à cette flotte que, dans une large mesure, l'Europe doit la liberté qu'elle possède à l'heure actuelle sur terre, où, sans son intervention, régnerait le despotisme.

Mais nous ne devons pas oublier que la marine marchande a joué un rôle très important dans cette conquête de la liberté pour le monde. Par marine marchande nous entendons non seulement les grands paquebots océaniques et les caboteurs, mais aussi les petits vapeurs côtiers, les vieux navires à voiles, remis en service, et les petites barques se livrant à la pêche le long des côtes et sur les Bancs. Les hommes qui composent cette marine sont tous ceux qui, à l'exclusion des marins du Roi, "s'en vont sur des bateaux pour commercer sur les mers lointaines." A aucune période de l'histoire les marins n'ont eu à braver les dangers qu'ils ont dû affronter pendant les trois dernières années. Aux temps anciens où le Psalmiste écrivait, les gens craignaient la mer, et David pensait à l'âme du matelot s'évanouissant dans les vagues de la tempête; mais le marin d'aujourd'hui se trouve chez lui sur l'océan, et les vaisseaux modernes s'y aventurent en toutes saisons et par toutes ses humeurs. Pendant les derniers temps de la guerre, les matelots accueillaient même la tempête avec joie, car, sur une mer démontée, le sous-marin était incapable de viser et les navires étaient plus assurés de ne pas être atteints, s'ils passaient à sa portée.

La surface des mers ni leur profondeur n'avaient jamais connu un fléau semblable à ce reptile de l'abîme. Le monstre s'attaquait surtout aux navires marchands et aux petits bateaux. Si bien que, par sécurité, les navires étaient réunis en convois, leur nombre leur assurant une plus grande protection. La rencontre d'un convoi semblable, au milieu de l'océan, offrait un spectacle qui ne saurait s'oublier. La compagnie

des grands vaisseaux rapides, zigzaguant vers quelque port européen, étaient remplis de troupes; les convois plus lents transportant des vivres et des munitions. Il arrivait aux passagers d'un paquebot se rendant en Amérique de voir à l'horizon un grand vaisseau, et, dans son sillage, une flotille de petits navires. Comme ils approchaient, il devenait évident que le navire de tête était un bateau marchand armé; d'autres bâtiments de toutes grandeurs et de toutes formes le suivaient. Ces derniers, allant çà et là dans leur course en zigzag, semblaient mettre à l'épreuve la patience de leur chef de file qui, semblable à une énorme cane, veillait avec attention à ce que sa nichée demeurât autour de lui. A quelques milles en arrière, traînait parfois un caneton boiteux, que sa machine ou son charbon retardait, proie facile pour un sous-marin à l'affût.

Pour apprécier, à toute sa valeur, l'héroïsme de nos marins, il faut avoir voyagé sur l'océan pendant la guerre. Les passagers étaient contraints de porter constamment leurs ceintures de sauvetage, les suspendant même au dossier de leurs chaises, durant les repas; chacun avait sa place désignée dans un des canots et était exercé à s'y embarquer; tous, en cas de désastre, quitteraient le bord avant l'équipage. L'anxiété régnait parmi eux du commencement à la fin du voyage, mais aussitôt le paquebot à quai, ils partaient sans danger pour retrouver leur foyer. Il n'en était pas de même du marin. Il devait faire demi-tour et reprendre sa course au milieu des mêmes périls. Rares sont ceux qui, à un certain moment, n'ont pas fait partie de l'équipage d'un bâtiment qui fut coulé.

Le capitaine d'un vapeur, sur lequel j'avais pris passage, avait déjà été torpillé deux fois. Cet homme n'abandonna pas la passerelle, ou son voisinage immédiat, pendant les douze jours que dura notre traversée. Les officiers et les matelots accomplissaient leur service aussi fidèlement que jamais, sans se soucier d'un désastre imminent. A la tombée de la nuit, on pouvait voir les chauffeurs venir sur le pont supérieur respirer quelques instants un peu d'air frais, puis redescendre dans le ventre du paquebot où, en cas de torpillage, ils seraient presque certains de périr les premiers. Mais nous n'avons jamais entendu dire que, par peur, ils aient refusé de remplir leur devoir. Envers tous ces humbles membres de l'équipage, aussi bien qu'envers les officiers commandants de puissants vaisseaux, nous avons contracté une dette de profonde gratitude.

Les Canadiens ne doivent pas oublier ce que ces hommes ont fait. D'abord, ils ont transporté des millions de soldats en France, dans la Méditerranée et en Orient. Près de 420,000 soldats canadiens traversèrent l'océan sans qu'un seul transport fût perdu. Plus de soixante pour cent de l'armée américaine transportée en France le furent par des navires marchands anglais, et de ces deux millions de soldats quelques centaines seulement périrent à la suite d'attaques de sous-marins. Quel tribut à l'habileté et à l'héroïsme de nos flottes de commerce et de guerre!

De lents convois transportèrent des munitions pour les troupes qui traversaient sur des bateaux plus rapides. Le nombre d'obus expédiés du Canada dépassa de beaucoup celui de ceux employés au front par nos propres soldats. On peut se rendre compte des dangers auxquels

nos marins furent exposés, si on se rappelle l'affreuse collision survenue à Halifax, en 1917, entre deux navires chargés de munitions, à la suite de laquelle une explosion formidable répandit la désolation dans un périmètre de plusieurs milles. C'est grâce aux services de nos marins que l'on put transporter des vivres à travers l'océan pour nourrir les troupes et empêcher l'Angleterre de mourir de faim. En faisant cela, ils ont contribué à la victoire au même degré que la flotte de guerre qui bloquait les ports européens et prévenait l'entrée en Allemagne des grains et des matières premières. La nourriture n'a pas été trop abondante en Angleterre l'hiver passé (1917-1918). Le pain était noir, la viande rare, le sucre était réparti en petites quantités, les fruits avaient presque disparu, mais les navires défièrent les périls des zones dangereuses, et il y eut assez à manger pour le maintien de la santé et des forces de tous pendant la plus dure saison de la guerre.

Il n'est pas inutile de fournir quelques détails à ce sujet. Pendant la guerre mondiale de 1914-1918, il y avait 300,000 marins servant dans la marine marchande de l'Empire; par leurs soins, \$1,800,000,000 de munitions furent transportés au front, soit pour une somme qui aurait suffi à payer la dette nationale du Canada; ils transportèrent aussi des milliards de dollars de viande, blé et autres denrées du Canada; grâce à leurs infatigables, courageux, résolus et constants efforts, les peuples et les armées de la Grande-Bretagne, de la France et de l'Italie et de nos autres alliés furent nourris, armés et soutenus; plus de 15,000 de ces marins furent tués par des torpilles ou des mines flottantes, et, de ce fait, plus de 40,000 personnes dépendant d'eux pour leur subsistance se trouvèrent, du jour au lendemain, obligées de lutter de leur mieux pour vivre.

Harold Begbie a raconté dans le *Chronicle* de Londres l'histoire de la crise que nous avons traversée au printemps de 1917:

"Notre tonnage marchand avait été amené, par l'action des sous-marins, à un chiffre désespérant. La flotte marchande chaque jour plus réduite avait à supporter une tension que personne, en dehors du monde maritime, ne peut comprendre. Il y avait les sept armées anglaises à ravitailler; il y avait à faire face aux besoins pressants de nos alliés; il y avait la population britannique à nourrir et à vêtir. Chaque matin, les personnages en charge du Ministère des Transports maritimes trouvaient sur leur bureau un document secret. Ce document était une liste des navires marchands perdus dans les dernières vingt-quatre heures.

La situation fut sauvée par une mesure brillante et héroïque. Il fut décidé que, quelque grand que fût le sacrifice, nous concentrerions nos navires dans l'Atlantique, qu'il n'y aurait qu'une seule route pour la marine marchande, l'océan Atlantique, et qu'elle ne devrait aboutir qu'à une seule terre, le continent américain. Nos pertes en navires, en avril 1917, s'élevaient à 548,000 tonnes. En mai 1918, elles n'étaient plus que de 191,000. A la fin de la guerre, elles étaient presque négligeables. Ce merveilleux résultat fut atteint en limitant autant que possible à une le nombre des routes, en patrouillant cette route unique avec une vigilance de tous les instants et en établissant un système de convoi très efficace. De juin 1917 à la fin de la troisième semaine de juillet 1918, plus de soixante millions de tonnes de fret furent convoyées pour

la traversée de l'Atlantique et le pourcentage de tonnage perdu dépassa à peine 1%."

La règle concernant la route ne fut pas appliquée pour les soldats, les vivres et les munitions destinés aux autres fronts où l'Angleterre avait des troupes, et il convient de faire remarquer aussi, que, comme M. Begbie en fait la preuve, la marine marchande anglaise transporta près de 50 pour cent du total des importations de la France et de l'Italie, sans parler de 60 pour cent. des troupes américaines. Le marin britannique travailla nuit et jour avec une volonté et une force surhumaines; et, nuit et jour, il brava le risque des attaques mortelles d'un ennemi invisible, brutal et sans pitié.

Maintenant que tout est fini, nous sommes à même d'estimer combien grande a été la part de la victoire due aux hommes de la marine marchande. Ils savent, par de terribles épreuves, quel bien précieux est la liberté des mers. Beaucoup sont morts pour sauver cette liberté, bien qu'ils n'aient pas porté les armes, et maintenant que la paix est venue, personne n'a plus le droit de se réjouir de la sécurité de l'océan que ceux de ces braves qui, échappés à tant de dangers, nous l'ont procurée.

## LA LIBERTÉ DES MERS

PAR

le Lieut.-Col. F. C. HAMILTON

*de la police montée du Nord-Ouest, Ottawa.*

L'expression "liberté des mers" a été très employée par les Allemands dans le but de nuire à l'Empire britannique. Le mot *liberté* est un mot que nous aimons tous; *liberté des mers* semble désigner une chose admirable que nous devrions établir si nous ne la possédions pas déjà; et, en disant qu'ils combattaient en sa faveur, les Allemands suggéraient qu'elle n'existe pas maintenant. En plus des Allemands qui en parlaient pour nuire à la Grande Bretagne, quelques Américains et quelques Anglais se sont déclarés en faveur de la "Liberté des Mers."

Mais que veut dire la liberté des mers si nous examinons la signification exacte des ces mots? D'après le droit international, un pays possède, jusqu'à une certaine distance au large, des eaux appelées territoriales qui baignent ses côtes. En dehors de la zone territoriale, les eaux des océans et des mers n'appartiennent à aucune puissance en particulier et les navires peuvent parcourir les mers sans être sujets à aucun contrôle autre que celui de l'Etat auquel ils appartiennent. Les navires de toute nation peuvent voguer sur l'océan, transporter des passagers ou des marchandises; la pêche est ouverte à tous. Un pays, par exemple, peut obliger ses propres navires à se conformer à certains règlements—tels que ceux concernant la ligne de flottaison, le nombre de l'équipage, la télégraphie sans fil—mais il ne peut pas exiger que les navires des autres pays s'y conforment, à moins que ceux-ci ne fassent un service régulier avec l'un de ses ports. Voilà ce que la plupart d'entre nous comprennent par liberté des mers. Mais l'expression fut interprétée pendant la dernière guerre dans des sens bien différents.

Les Allemands, en général, demandaient la liberté des mers sans dire bien précisément en quoi elle consistait à leurs yeux. Quelques uns d'entre eux pourtant donnèrent une définition de cette liberté. Ainsi en 1917, le professeur Heinrich Triepel, dans un livre intitulé *Die Freiheit der Meere und der Künftige Friedensschluss*, dit: "Il y a cependant une autre liberté des mers qui consiste en quelque chose de très différent des stipulations sur papier. C'est la liberté des mers contre la tyrannie de l'Angleterre. . . . Occupons-nous d'avoir la suprématie maritime; alors nous aurons aussi une mer libre. Veillons à ce que cette guerre rende l'Angleterre plus faible et nous plus puissants, faisons en sorte d'acquérir des bases navales sur toutes les mers." Dans les premiers mois de 1918, le comte zu Reventlow, écrivait dans le même sens dans la *Deutsche Tageszeitung* de Berlin: "Ce que nous entendons aujourd'hui par cette doctrine, c'est que l'Allemagne devrait posséder des bases navales et des territoires maritimes tels que, à la déclaration de guerre, nous soyons capables, notre marine étant prête, de garder pour nous la maîtrise de la mer.

Pour le comte zu Reventlow et pour le professeur Triepel la

liberté des mers signifiait simplement la maîtrise des mers. . . par l'Allemagne. Suivant eux, la *liberté des mers* existait déjà; l'Empire britannique la possédant et l'Allemagne la convoitant. Suivant eux, une seule nation à la fois pouvait posséder la *liberté des mers*. Si cette théorie est juste, les Américains devraient préférer jouir de l'espèce de liberté des mers que garantit l'Empire britannique plutôt que celle visée par l'Allemagne. Un peu de la confusion qui règne à ce sujet repose sur le fait que, sur la mer, existe en temps de guerre un état de choses extrêmement différent de celui du temps de paix. Employée à une certaine époque l'expression "liberté des mers" s'appliquerait au temps de paix, à une autre époque elle désignerait l'état de guerre.

Considérons l'histoire du commerce maritime. A l'origine, ce commerce était une sorte de piraterie. Pendant leurs traversées les navires étaient armés: quand ils touchaient aux ports de pays puissants ils achetaient et vendaient; quand ils trouvaient des établissements sans moyens de défense ou rencontraient des navires plus faibles qu'eux-mêmes, ils pillaient. Le droit maritime n'existait, pour ainsi dire, pas. Peu à peu, cet état de choses s'améliora. Mais, quand un certain pays était assez fort pour être maître d'une certaine partie de la mer, il y eut souvent une tendance marquée à y interdire tout commerce aux navires des autres nations, sous peine de s'y voir attaqués et capturés. Au Moyen-Age les villes hanséatiques étaient les grandes commerçantes de l'Europe septentrionale. Elles se composaient d'un groupe de villes allemandes, telles que Dantzig, Lubeck, Hambourg, etc. Elles étaient organisée en une espèce d'Etat, elles possédaient des flottes puissantes et elles commandaient la mer Baltique et la mer du Nord. Dans ce temps-là, la Baltique était une mer extrêmement importante pour les marchands européens, car c'était une source d'approvisionnement en marchandises dont ils avaient grand besoin. Dantzig était une ville particulièrement importante, tous les produits de la Russie, à destination de l'Europe occidentale, y transitaient. Les marchands anglais étaient très désireux de faire du commerce dans la Baltique et avec la Russie. Les gens de la Hanse, autrement dit les Allemands, défendirent cependant aux navires anglais de commercer avec la Russie et cherchèrent même à interdire l'entrée de la Baltique à tous bâtimens autres que les leurs.

Quand l'Amérique et la route du cap de Bonne Espérance furent découvertes par les Espagnols et les Portugais, ces deux nations émirent la prétention d'être les seules à en profiter et les navires des autres nations furent invités à s'écarter des nouvelles mers qui venaient d'être ouvertes. Si un navire anglais, français ou hollandais était trouvé par les Espagnols près des Antilles ou, par les Portugais, dans l'océan Indien, il était aussitôt attaqué et capturé; et cela, même si l'Espagne ou le Portugal étaient en paix avec l'Angleterre, la France et la Hollande. Avec le temps, les Hollandais s'établirent en maîtres dans la région connue maintenant sous les nom d'Indes néerlandaises (Java, Sumatra), et, à leur tour, interdirent aux navires étrangers d'y faire du commerce. L'Angleterre s'insurgea constamment contre ces prétentions de rendre certaines mers la propriété absolue d'une nation, et, à la fin, l'idée fut abandonnée. Si les hommes de cette époque avaient entendu l'expression *liberté des mers* ils auraient compris par là le droit de tout navire de faire, en temps de paix, du commerce sur n'importe quel océan. Ce droit fut nié pendant un certain temps

par les Allemands, les Espagnols, les Portugais et les Hollandais. Ce furent les Anglais qui l'établirent.

Après que la tentative de monopoliser des océans entiers au profit d'une nation eut échoué, on essaya d'une autre sorte de restriction. Les nations réservèrent à leurs propres navires le droit de commerce entre leurs ports et leurs colonies. Ainsi l'Angleterre ne permettait pas à d'autres bâtiments que ceux portant le pavillon anglais de faire du commerce entre la mère-patrie et ses colonies de l'Amérique du Nord ou entre les diverses colonies elles-mêmes, comme, par exemple, entre Boston et la Jamaïque; les navires français, hollandais ou autres n'avaient aucun droit de transporter des cargaisons entre ces divers points. Tandis que le Canada était français, les bâtiments français seuls avaient la permission de trafiquer entre la France et Québec. Ces restrictions étaient universelles; les lois qui les imposaient dans l'Empire britannique étaient les fameux "Navigation Acts." Avec le temps, l'opinion publique anglaise devint opposée à cette politique et vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle ces "Acts" furent rapportés.

Longtemps avant le mois d'août 1914, tous les navires de toutes les nations étaient libres de trafiquer avec les différentes parties de l'Empire britannique. Les vaisseaux allemands rivalisaient avec les vaisseaux anglais dans le trafic entre l'Angleterre et l'Inde, l'Angleterre, et l'Australie, et sur beaucoup de parcours similaires. Ils se servaient des ports anglais dans les mêmes conditions que les navires anglais. Quelques pays ne suivirent pas l'exemple de la Grande-Bretagne; par exemple, le trafic entre la partie continentale des Etats-Unis et Hawaï et les Philippines était, et est encore, réservé aux navires portant pavillon américain et un bâtiment britannique n'a pas le droit de transporter une cargaison de Manille à San Francisco. De telle sorte que l'on pourrait très bien envisager la liberté des mers comme signifiant l'abolition des restrictions américaines.

Considérons maintenant les questions navales en temps de guerre. Jusqu'à présent, la flotte d'un pays maritime puissant a cherché en temps de guerre, trois choses: 1° A livrer combat aux navires ennemis chaque fois que l'action se présenterait avec avantage; 2° A attaquer et à capturer les navires de commerce ennemis pour empêcher l'ennemi de trafiquer par mer; 3° A empêcher les navires neutres de transporter des cargaisons pour l'ennemi. En prenant en considération ces points et la nature atroce des procédés de guerre dont se servaient les Allemands sur terre, pourquoi la guerre navale ne serait elle pas conduite de manière à exercer une pression sur la population civile de l'ennemi? Ce résultat pouvait être atteint seulement en empêchant le commerce, causant ainsi une perte d'argent aux marchands ennemis et amenant chez l'ennemi une disette de munitions, d'articles nécessaires et de vivres. Dans la guerre sur terre, on doit mettre et on met des obstacles au commerce et aux communications quand cela est possible. En 1914, il y avait sans doute des réservistes français en Hollande et au Danemark, ainsi que des réservistes allemands en Espagne; nous ne vîmes pas des trains chargés de soldats français parcourant tranquillement l'Allemagne, ou des trains pleins de soldats allemands traversant la France. Aucun train ne franchit la frontière des deux pays. En temps de paix, le commerce de la Hollande et du Danemark avec la France se fait par terre; les Allemands placés entre ce dernier pays et les deux pre-

miers ne permit pas à ce commerce de continuer pendant la guerre. En outre, les Allemands interrompirent absolument tout trafic entre les territoires occupés de la France et la partie de ce pays demeurée libre. Bien plus, quand ils se trouvèrent en possession d'une partie de la France, ils firent le plus grand usage possible de la propriété privée qu'ils y trouvèrent. Pourtant leurs amis et eux prétendirent que les flottes alliées avaient tort de saisir en mer les biens allemands.

Finalement, on avança que, même si on avait le droit d'arrêter les navires marchands ennemis et de les saisir au large, on n'avait pas celui d'entraver la marche des bâtiments neutres ou de déclarer le blocus de certains ports ou de certaines parties de la côte de la puissance ennemie: c'est-à-dire l'action d'un belligérant consistant à empêcher tout navire marchand de toucher à ces ports ou à cette côte. Prenons le cas d'un vaisseau neutre, un norvégien, par exemple, transportant du cuir en contrebande de l'Argentine, pays neutre, à la Hollande, pays neutre, aussi; le fait étant bien connu que, aussitôt débarqué en Hollande, le cuir serait mis dans un train et expédié, en Allemagne. Ce fait constituait-il un cas de rupture du blocus? Oui, dirent les Anglais, comme les Américains l'avaient dit pendant leur guerre civile, cinquante ans auparavant. Un Etat neutre peut-il donc exiger qu'un belligérant s'abstienne d'entraver son commerce maritime? Ce principe, appliqué à la lettre, rendrait toute guerre navale impossible. Néanmoins, le point principal est que la guerre sur terre imposait exactement les mêmes restrictions au commerce neutre que celles à lui imposées par la guerre navale, suivant l'interprétation de la Grande-Bretagne. L'Allemagne ne permettait pas au Danemark d'envoyer par terre des marchandises en France, pourquoi l'Angleterre ne pourrait-elle pas empêcher l'Espagne d'expédier, par mer, des marchandises à l'Allemagne?

Telles étaient les grandes lignes du problème résultant de l'expression extrêmement vague *liberté des mers*. Les principes mis en action de l'Angleterre étaient les suivants: 1° En temps de paix, de laisser l'accès libre et généreux de toutes les mers et de tous les ports britanniques à tous les navires du monde, sans distinction; 2° en temps de guerre, de comprendre parmi les mesures de pression exercées sur l'ennemi, celle de l'arrêt de son commerce maritime, que ce commerce ait lieu par le moyen de ses propres navires ou sous le couvert d'un pavillon neutre. C'est là une ligne d'action dont les Anglais ne sauraient avoir honte, une ligne d'action que nous devrions reconnaître et défendre sans aucune hésitation, qui n'était pas plus inhumaine que les mesures adoptées dans la guerre sur terre, une ligne d'action par vertu de laquelle la justice et le droit ont finalement triomphé dans la guerre mondiale.



### No. III.

## LA MARINE ANGLAISE DANS L'HISTOIRE

PAR

J. CASTELL HOPKINS, F.S.S., F.R.G.S.

*Auteur de "The Canadian Annual Review," 1901-1918*

Il ne saurait y avoir pour la jeunesse canadienne d'étude plus intéressante que celle de la marine anglaise. Le marin anglais à bord de son navire, en temps de guerre ou en temps de paix, qu'il patrouille les mers ou qu'il accomplisse une mission pacifique de port à port, entre en relations avec tous les peuples, toutes les races et toutes les classes. Le marin anglais rencontre des problèmes naturels sans nombres, fait connaissance avec toute espèce de climats, avec tous les degrés de la brûlante chaleur tropicale ou des froids arctiques les plus rigoureux, contemple, par le calme ou dans le tempête, des spectacles d'incomparable beauté ou d'horreur intense. De Port-Saïd à Vladivostock, de Constantinople au cap Horn, de New-York à Calcutta, de Québec à Melbourne, de Halifax à Liverpool, il prend contact avec toutes les branches de l'humanité; il peut étudier les problèmes si complexes qui se posent pour l'Empire britannique avec son immense superficie de 15 millions de milles carrés, soit  $\frac{1}{4}$  de la surface de la terre, et son énorme population de 450 millions d'individus, soit un tiers des habitants du globe.

De tels problèmes sont trop difficiles pour qu'un enfant les considère sérieusement, trop vastes pour qu'une jeune esprit les résolve; mais même leurs éléments les plus simples, un sommaire exposé des conditions du monde, la nature des hommes et des femmes de notre temps, les races et les croyances sans nombre, les incidents frappants et les événements émotionnants que le marin rencontre au cours de ses voyages sur le monde des eaux, devraient présenter un vif intérêt pour de jeunes imaginations. En fait, le petit Canadien qui lit Marryatt ou Kingston, ou Henty, ou notre propre Macdonald Oxley, trouvera dans leurs ouvrages des histoires pleines de vie.

On appelle la marine de guerre "la Grande silencieuse" parce que la situation ou la destination de ses grands cuirassés, de ses croiseurs, de ses torpilleurs, de ses "destroyers," de ses sous-marins sont inconnues du public; parce que ses officiers ne parlent jamais en public de tactique navale, de la mission ou de la position des flottes; parce que la presse ne discute pas la distribution, le nombre et la qualité des canons ou des armements, ou l'action et la disponibilité des vaisseaux en général; parce que le secret est essentiel pour tous les détails du service en temps de guerre, et utile pour beaucoup d'entre eux en temps de paix; parce que, depuis de nombreuses années, le sujet a été placé au-dessus de toutes discussions politiques: la Grande-Bretagne entière étant d'accord sur le besoin impérieux d'une flotte puissante et sans égale;

parce que, à l'époque de la rivalité de l'Espagne et de l'Angleterre, au temps des rêves de domination universelle de Napoléon ou du plus récent dessein ouvertement avoué de l'Allemagne d'avoir la plus grande marine du monde, capable au besoin de maîtriser celle de la Grande-Bretagne, moins l'on parle de la construction, de la nature ou de la disposition des vaisseaux, mieux cela vaut.

C'est à ce grand silence, à ce mystère qui enveloppe sans cesse les choses ayant trait à la marine royale qu'est dû le fait que les grandes divisions de l'Empire britannique comme le Canada, l'Australie, l'Afrique du Sud, l'Inde ne se sont jamais rendu complètement compte de l'énorme tâche accomplie par cette marine en temps de paix comme en temps de guerre.

Les Canadiens ont appris quelque chose de l'histoire et des traditions navales, mais pas assez pour leur inspirer le même enthousiasme de la valeur de la puissance maritime, que celui que possède le peuple de Grande-Bretagne.

Pour la nation insulaire anglaise, la puissance navale est de toute première importance. La marine a protégé un commerce toujours grandissant, sur toutes les mers et avec chaque continent et chaque nation. Pendant un siècle elle a dû veiller sur le transport des colons anglais dans les pays neufs, dans des régions lointaines sur lesquelles, avec le temps, le drapeau anglais devait flotter et où devaient s'établir et prospérer des colonies qui sont devenues des nations. Elle a transporté des soldats pour garder les dépendances britanniques et les émigrants dans ces pays tels que l'Inde, le Canada, les treize colonies qui devinrent les États-Unis, l'Afrique méridionale, orientale et occidentale, l'Égypte et le Soudan, l'Australie, la Nouvelle Zélande, la presqu'île Malaise, la Perse ou la Mésopotamie, l'Amérique du Sud ou les Antilles. Elle a fait beaucoup pour assurer l'exécution de traités passés avec une variété infinie de nations et de tribus dans toutes les parties du monde.

Partout, dans chaque port, le long de toutes les côtes, dans toutes les mers, sur tous les grands fleuves elle a laissé la trace de sa puissance, fait respecter le pavillon britannique, maintenu parfois la paix et préservé, dans d'autres circonstances, les libertés locales. Partout elle a été la force qui a soutenu la diplomatie anglaise, l'arme la plus crainte par les ambitieux autocrates; que ce fût Philippe II d'Espagne ou Louis XIV de France ou le grand Napoléon ou Guillaume II; qu'il s'agit des gallions espagnols chargés d'or, des pirates de Barbarie, ou des fanatiques partisans de Paul Kruger. Howard et Grenville, Raleigh et Drake, Anson et Hawke, Benbow et Nelson, y compris les Jellicoe et les Beatty, les Tyrwhitt, les Keyes, les Gradock, et les Sturdee d'aujourd'hui, tous ceux-là et bien d'autres grands marins, ont accompli quelque action immortelle et sont parvenus au panthéon britannique par les chemins silencieux de la marine. Comme le dit si bien Newbolt:

Tous amiraux, ils ont dit leur mot que répètent encore les échos.  
Tous amiraux, ils sont allés au champ de repos sous la colline.

Mais ils nous ont laissé un royaume que personne ne peut conquérir celui que  
la mer entoure,

Qu'il soit gouverné par les vrais fils de Blake et les Rodney de l'avenir.

Vous tous, amiraux, pour l'amour de l'Angleterre, soyez glorieux et honorés  
Honneur soit au nom de Nelson aussi longtemps qu'il y aura des vagues.

Durant les nombreuses années représentées par ces noms, la marine assura la sécurité des Iles britanniques et rendit possible leur expansion en un vaste empire. Dans les batailles et les guerres où se sont illustrés ces amiraux, l'Angleterre souvent combattait contre plusieurs puissances à la fois. Chaque fois qu'une grande nation européenne augmenta ses forces navales l'Angleterre dut faire face à la situation et conquérir la suprématie sur mer sous peine d'occuper dans le monde la place secondaire que l'exiguïté relative de son territoire, semblait devoir lui assigner. L'Espagne, aux grands jours de sa puissance mondiale, la France, sous Louis XIV et Napoléon, la Hollande, au temps de sa puissance navale et de son expansion coloniale, alors que Van Tromp cherchait à "nettoyer les mers avec un balai," l'Allemagne d'hier ont chacune à leur tour été affrontées et battues. Le tableau suivant contient la liste magnifique des batailles navales anglaises, toutes des victoires, à deux exceptions près :

Lieu	Date	Victoire des
L'Ecluse .....	24 juin 1340 .....	Anglais sur les Français.
Harfleur .....	15 août 1416 .....	Français sur les Anglais.
Armada espagnole .....	21-28 juillet 1588 .....	Anglais sur les Espagnols.
Pas-de-Calais .....	29 novembre 1652 .....	Anglais sur les Hollandais.
Santa Cruz .....	20 avril 1657 .....	Anglais sur les Espagnols.
Bouches de la Tamise .....	25-26 juillet 1666 .....	Anglais sur les Hollandais.
Beachy Head .....	30 juin 1690 .....	Hollandais sur les Anglais et les Français.
Cap de la <b>Hogue</b> .....	19 mai 1692 .....	Anglais et Hollandais sur les Français.
Carthagène .....	19 août 1702 .....	Anglais sur les Français.
Vigo .....	12 octobre 1702 .....	Anglais sur les Français.
Prise de Gibraltar .....	24 juillet 1704 .....	Anglais sur les Espagnols et les Français.
Cap Finisterre .....	3 mai 1747 .....	Anglais sur les Français.
Baie de Quiberon .....	20 novembre 1759 .....	Anglais sur les Français.
Défense de Gibraltar .....	13 septembre 1782 .....	Anglais sur les Espagnols et les Français.
Victoire de Rodney .....	12 avril 1782 .....	Anglais sur les Français.
Victoire de Howe .....	1 juin 1794 .....	Anglais sur les Français.
Ouessant .....	1 juin 1794 .....	Anglais sur les Français.
Camperdown .....	11 octobre 1797 .....	Anglais sur les Hollandais.
Cap Saint-Vincent .....	14 février 1797 .....	Anglais sur les Espagnols.
Le Nil .....	1er août 1798 .....	Anglais sur les Français.
Cadix .....	12 juillet 1801 .....	Anglais sur les Français et les Espagnols.
Trafalgar .....	21 octobre 1805 .....	Anglais sur les Français.
Copenhague .....	2-5 septembre 1807 .....	Anglais sur les Danois.

Alger .....	27 août 1816 .....	Anglais sur les pirates de Bar- barie.
Navarin .....	20 octobre 1827 .....	Anglais sur les Turcs.
Acre .....	3 novembre 1840 .....	Anglais sur les Egyptiens.
Alexandrie .....	11-13 juillet 1882 .....	Anglais sur les Egyptiens.
Iles Falkland .....	1er novembre 1914 .....	Anglais sur les Allemands.
Dogger Bank .....	25 janvier 1915 .....	Anglais sur les Allemands.
Jutland .....	1er juin 1916 .....	Anglais sur les Allemands.

Il y eut beaucoup de combats de moindre importance dans les différentes guerres et un certain nombre se terminèrent par des défaites, mais généralement les flottes anglaises eurent les honneurs de la journée. Pendant la guerre contre la France, terminée en 1802, pendant laquelle l'Angleterre combattait aussi contre la Hollande et l'Espagne, un total de 541 navires ennemis furent capturés; pendant le conflit qui prit fin en 1814, contre la France, l'Espagne, le Danemark, la Russie et les Etats-Unis, 569 navires furent pris; durant la guerre de 1914-1918 contre l'Allemagne, toute la flotte de commerce de l'ennemi fut balayée de la mer et le 21 novembre 1918 la plus grande partie de la marine allemande se rendit à Sir David Beatty et à la flotte anglaise des mers du Nord.

En ce qui concerne cette dernière guerre, les bénéfices de la puissance maritime peuvent se résumer comme suit: Sans la flotte anglaise la France n'aurait pu recevoir l'aide des millions d'hommes qui affluèrent à travers la Manche et l'Atlantique et de toutes les parties du monde vers les champs de bataille; sans la flotte anglaise notre Empire n'aurait jamais pu conduire des campagnes simultanées en Egypte, en Afrique orientale, au Cameron, dans le sud-ouest de l'Afrique, dans les Balkans, en Palestine et en Mésopotamie; sans la flotte anglaise les colonies allemandes n'auraient pu être conquises et conservées sans que l'Allemagne puisse venir à leur secours. Sans la marine anglaise l'armée belge n'aurait pu être reconstituée, rééquipée et armée de nouveau; sans la marine anglaise la Russie n'aurait pu être approvisionnée de munitions pendant trois longues années, l'Italie n'aurait pu surmonter l'insuffisance de ses approvisionnements et de son industrie et la France recevoir les matières premières qui lui ont permis de manufacturer en si énormes quantités des munitions et du matériel de guerre pour ses alliés et pour elle-même; sans la marine anglaise la puissance si éloignée de l'Amérique n'aurait pu être utilisée et les Alliés n'auraient pu importer librement, des pays neutres, tout ce dont ils avaient besoin ou pouvaient s'y procurer.

## No. IV.

# LE MARINE ANGLAISE DANS LA GUERRE MONDIALE

PAR

J. CASTELL HOPKINS, F.S.S., F.R.G.S.

*Auteur de "The Canadian Annual Review," 1901-1918*

Dans la guerre mondiale de 1914-1918, la marine de guerre anglaise était un élément presque invisible pour le "terrien" de nos pays britanniques. Il ne vit jamais les vaisseaux et il en entendit peu parler pendant qu'ils étaient au large, qu'ils escortaient les convois ou qu'ils combattaient les sous-marins. Il n'avait qu'une vague idée de l'œuvre accomplie par eux, alors qu'ils surveillaient les mers avec une attention minutieuse, un soin infini, guettant l'apparition possible de la grande flotte allemande, qui attendait une occasion propice dans la retraite sûre que lui procuraient les sous-marins, les mines, les canons et les fortifications imprenables d'Héligoland. Il ne se rendait pas compte de l'énorme effort nécessité par le blocus des ports et des vaisseaux allemands, blocus qui visait le commerce et les transports de troupes, les importations de munitions et de vivres, les complots et la propagande au moyen d'espions et d'agents se rendant d'un pays à l'autre. Il ne perçut qu'un écho atténué des rencontres, avec un ennemi qui se cachait, comme celles des îles Falkland, d'Héligoland, la bataille du Jutland ou le combat héroïque de Zeebrugge. Au début des hostilités, les flottes respectives de la Grande-Bretagne et de l'Allemagne étaient composées de la manière suivante :

GRANDE-BRETAGNE.		ALLEMAGNE.	
Super-dreadnoughts .....	14	Dreadnoughts .....	13
Dreadnoughts .....	18	en construction .....	3
Pre-dreadnoughts (1895-1908)....	38	Pre-dreadnoughts (1891-1908) ..	22
Super-dreadnoughts en achèvement	3	Anciens modèles .....	8
<hr/>		<hr/>	
Total .....	73	Total .....	46
Croiseurs cuirassés (1901-1908)...	34	Croiseurs cuirassés (1892-1913) ..	40
Croiseurs (1890-1914) .....	87	Croiseurs (1893-1910) .....	12
Destroyers (1893-1914) .....	227	Destroyers (1883-1913) .....	152
Torpilleurs (1885-1903) .....	109	Torpilleurs (1887-1898) .....	45
Sous-marins (1904-1913) .....	75	Sous-marins .....	40

Le danger en présence duquel se trouvaient la Grande-Bretagne et notre Empire ne consistait pas dans la supériorité navale de l'adversaire ni dans l'issue d'une bataille rangée, il était fait de la possibilité d'une surprise, des fréquents raids allemands, de l'inaction forcée du marin impatient d'en venir aux prises avec l'ennemi, de la vie continue d'attention et de préparation intenses qui, jour après jour, durant des mois et des années, ne connut aucun relâche, des progrès de la guerre sous-marine et de l'usage malhonnête du nouvel engin de destruction dans des limites que l'on aurait cru impossibles entre

peuples civilisés. Durant ce temps, la flotte ennemie se tenait dans une retraite sûre, tandis que les navires marchands allemands avaient dû, de leur côté, chercher l'abri des ports, dès le début des hostilités, mais elle faisait tous ses efforts pour réussir à faire passer ses croiseurs à travers les mailles du filet tendu par la flotte britannique. *L'Emden* qui réussit à le faire causa de grands dommages à la marine marchande des alliés; qu'aurait-ce été si des douzaines de croiseurs semblables avaient réussi à s'échapper.

La marine royale avait à veiller à ce qu'aucun croiseur allemand ne prit le large, et à deux ou trois exceptions près, elle y réussit complètement; elle avait à maintenir *embouteillée* la deuxième flotte du monde et elle le fit avec un très grand succès, défaisant au Jutland le seul effort soutenu fait par la flotte ennemie pour briser l'étreinte puissante qui l'enserrait; elle avait à réduire à l'inaction les navires marchands et à supprimer le commerce maritime allemand et elle le fit magnifiquement; elle avait à tenir en respect ou à anéantir les sous-marins et elle accomplit cette tâche à un degré dépassant toutes espérances et merveilleux dans les détails de son exécution scientifique, par l'habileté de sa stratégie, par son effort ininterrompu et sa brillante initiative; elle avait à donner la sécurité aux mers pour rendre le trafic possible et durant les quatre ans que dura la guerre elle permit à l'Empire britannique un commerce de quarante millions de dollars (\$40,000,000); elle dut le 4 août 1914, pourvoir, sans délai, à la sécurité du transport en France de la vaillante petite armée qui, à Mons, enraya l'avance des hordes allemandes et, plus tard, soutint l'aile gauche de l'armée française qui gagna la première bataille de la Marne et sauva Paris ainsi que les côtes de France; elle ouvrit et maintint, durant quatre ans et demi d'après hostilités, une route sûre à travers la Manche, route qui permit à des millions d'hommes et à des milliards de tonnes de provisions et de munitions d'atteindre la côte française.

Et pourtant la situation était nouvelle et inconnue pour la marine de guerre anglaise, comme pour ses marins marchands. Aucune grande bataille navale n'avait été livrée depuis Trafalgar, c'est-à-dire depuis plus d'un siècle; les conditions de la guerre navale avaient changé du tout au tout; de grandes masses flottantes de fer et d'acier parcourant les mers orageuses, avec une vitesse merveilleuse, avaient remplacé les vieux bâtiments de bois de Nelson; au lieu de canons lisses à faible portée, des pièces énormes lançaient à vingt milles de distance, avec une étonnante justesse, des obus prodigieux, et la simple bordée d'un cuirassé eût été suffisante pour couler l'Armada espagnole tout entière; la télégraphie sans fil, les aéroplanes et de rapides "destroyers" étaient prêts à faciliter toute attaque ou à prévenir toute surprise.

D'un autre côté, les flottes avaient à faire face à l'artillerie des airs; des profondeurs de l'océan, d'invisibles sous-marins, semblables à des espadons géants, menaçaient les œuvres vives des vaisseaux; des subterfuges sans égaux dans les annales de la guerre, des bombes remplies de gaz empoisonnés, des projectiles barbares de toute espèce,

venant de l'air, de la mer ou de la terre, menaçaient les marins, et, par-dessus tout cela, le mépris complet de la part des Allemands de toutes les conventions et lois honorables régissant la guerre, qui étaient le produit de siècles de combats livrés par les Anglais, lois qui avaient été acceptées par toutes les nations civilisées et se voyaient remplacées maintenant par des procédés de destruction aussi efficaces qu'inattendus et cruels.

Les mers, en raison de la suprématie exercée par la flotte de notre Empire, se trouvaient, depuis si longtemps, débarrassées des boucaniers, flibustiers, pirates, négriers et maraudeurs de toute description qui, à d'autres époques, infestaient les mers et les côtes du monde, que beaucoup de gens avaient oublié la force et l'influence bienfaisantes de la puissance maritime britannique et que ce ne fut qu'après la venue de la grande guerre, alors qu'exista de nouveau, pendant quelques mois, l'ancien état de choses, qu'on commença à entrevoir faiblement tout ce que la marine royale avait de précieux.

Au Canada, cependant, on entendit si peu parler de ses efforts, de sa vigilance de tous les instants, de sa lutte terrible contre les sous-marins, que c'est seulement maintenant, alors que la guerre est terminée, que l'on commence à apprécier à leur juste valeur les immenses services rendus par elle. Puissent tous les esprits être éclairés à cet égard !

Pendant que la marine accomplissait si magnifiquement son devoir, ses chefs ne permettaient pas à la construction de rester inactive. L'accroissement de la flotte en vaisseaux, en hommes et en canons tenait du miracle. En dépit des pertes occasionnées par les sous-marins, la flotte anglaise, y compris les bâtiments auxiliaires, passa d'un total de 2,500,000 tonnes coûtant environ 2 milliards et  $\frac{1}{2}$  de dollars, à un total de 8 millions de tonnes estimées à 10 milliards de dollars ; son personnel passa de 146,000 à 450,000.

Pendant la durée de la guerre, les constructions navales de l'Angleterre furent continues. Quatre vaisseaux mystérieux furent construits, au sujet desquels le silence le plus complet fut gardé jusqu'à la fin des hostilités. Ce n'est que depuis que l'on a su que ces bâtiments avaient 800 pieds de long, un déplacement de 30,000 tonnes, une vitesse de 32 nœuds à l'heure et étaient armés de canons de 15 pouces. On construisit, de plus, l'*Empress of India*, le *Benbow* du type *Iron Duke* (25,000 tonnes), cinq cuirassés du type *Queen Elizabeth* (27,500 tonnes) et cinq autres de 27,500 tonnes chacun. Enfin on acheta quatre autres cuirassés. On déploya une semblable activité pour toutes les autres classes de bâtiments de guerre, ce qui n'empêcha pas la construction de 4,000,000 de tonnes de navires marchands pendant les quatre ans et demi de guerre.

Pendant tout le temps que dura, du fait des sous-marins et des mines, l'hécatombe des navires alliés, la mer du Nord et la Manche, comme centre de la puissance navale, furent le théâtre d'une activité inconcevable par son immensité et sa continuité. Il y avait là de longues avenues formées par des "destroyers" rapides, de grandes unités diversement composées, des flottes faites de myriades de canots

automobiles et de petits bâtiments faisant le guet, détruisant des mines ou en mouillant, un merveilleux service de bacs transportant des trains de canons, de munitions et de provisions d'un côté à l'autre de la Manche; des aéroplanes en haut, des sous-marins en bas. De grands navires marchands, venant de tous les points du globe, suivaient un passage prescrit, des transports chargés de soldats passaient, nuit et jour, sans perdre un homme, un flot continu d'autres transports apportaient des munitions, des vivres, des approvisionnements à des armées de millions d'hommes. Toute cette facilité, toute cette sécurité de mouvements reposaient sur l'habileté de formidables cuirassés d'énorme tonnage, de vitesse merveilleuse, montés chacun par plus de 1,000 matelots, à garder la maîtrise des mers.

Durant ces mois et ces années les marins de la flotte anglaise eurent à supporter le poids d'un continu désappointement. Rien ne put induire la marine allemande à risquer un combat comme ceux que, tout au long de l'Histoire, les flottes ennemies avaient été obligées de livrer au pavillon britannique. Elle refusa de quitter l'abri sûr que lui fournissait la position imprenable d'Héligoland. Sir David Beatty livra la hardie bataille de Bight et risqua une destruction presque complète de ses unités devant les défenses de terre des Allemands; il fut vainqueur, mais ce tour de force ne put être répété. On ne s'opposa pas aux sorties de navires isolés ou même de flotilles partant pour faire des "raids," désireux qu'on était de les voir s'aventurer hors de leur retraite.

Enfin le 31 mai et le 1er juin 1916, un engagement eut lieu au large du Jutland sur la côte du Danemark. La "Grande Flotte" britannique et la flotte allemande de haute mer en vinrent aux prises et combattirent pendant de longues heures. Les Allemands étaient près de leur base et l'avaient quittée dans un but qui n'est pas encore clairement défini. Avertis des mouvements des vaisseaux anglais, il peut se faire qu'ils aient cru être à même de détruire une partie de la flotte anglaise avant que le reste pût arriver, comme cela se produisit presque; la sortie peut n'avoir eu pour but que d'escorter des croiseurs qui allaient essayer de gagner la haute mer pour s'attaquer aux navires marchands; peut-être s'agissait-il d'une attaque téméraire de la côte anglaise. Quoi qu'il en soit, leurs pertes en navires s'élevèrent à 119,200 tonnes suivant l'estimé de Sir John Jellicoe; les pertes anglaises furent de 113,300 tonnes au dire du premier rapport de l'Amirauté.

Mais la flotte allemande ne passa pas au travers du cordon, elle ne réussit à atteindre aucun des objets mentionnés plus haut et, finalement, prit la fuite vers sa base. La supériorité de la force navale anglaise s'affirma, et la maîtrise britannique sur les mers se trouva une fois de plus démontrée. Cette rencontre effectuée dans des conditions, avec des armes et suivant une tactique nouvelles, prouva que la qualité et la bravoure des marins britanniques n'avaient en rien diminué. Les agences d'information allemandes n'en annoncèrent pas moins à l'univers que la flotte britannique était battue et que la suprématie mondiale de la Grande-Bretagne avait vécu.



Deux jours plus tard, le rapport de l'Amirauté paraissait ; mais, dans l'intervalle, une portion du monde, peut-être trop bien disposée à accueillir comme vraies les nouvelles venues d'Allemagne, avait reçu l'impression que la flotte allemande était victorieuse, impression que le temps ou la capitulation de la flotte allemande seuls purent dissiper. Laissons la parole au rapport de l'amiral Jellicoe sur la conduite de la flotte et l'attitude des officiers pendant la grande bataille ; (les chefs d'escadre comprenaient les amiraux Sir Thomas Jerram, A. C. Leveson, A. L. Duff, Sir Doveton Sturdee, E. F. A. Gaunt, Sir Cecil Burney, H. Evan Thomas, Sir David Beatty.)

“La conduite des officiers et marins pendant toute la durée des combats de jour et de nuit a été au-dessus de tout éloge. Je ne saurais trouver aucune parole qui puisse leur rendre justice : de toutes parts m'arrivent des rapports disant que tous se sont montrés dignes des glorieuses traditions du passé. Le même esprit admirable a régné sur toutes nos unités ; cuirassés, croiseurs, croiseurs légers ou “destroyers.”

Officiers et marins étaient pleins de sang-froid et de résolution et étaient animés d'un entrain qui les aurait fait passer à travers n'importe quoi. L'héroïsme des blessés a fait l'admiration de tous. Je me sens incapable d'exprimer comme il convient la fierté dont m'a rempli l'esprit de la flotte.

La magnifique escadre commandée par le contre-amiral Evan-Thomas forma un soutien de grande valeur pour Sir David Beatty pendant l'après-midi, et, le soir, fut mise en action, de la manière la plus judicieuse, en arrière de la flotte de combat. Sir David Beatty montra une fois de plus ses belles qualités de valeureux chef, sa ferme détermination et son vrai esprit stratégique.

Quand il aperçut d'abord les unités légères de l'ennemi, puis ses croiseurs de combat et enfin ses gros cuirassés, il se rendit compte de la situation sur le champ.

Je peux sympathiser entièrement avec ses sentiments quand la brume du soir et le crépuscule privèrent la flotte de cette victoire complète en vue de laquelle il avait manœuvré et pour laquelle ses vaisseaux et lui avaient lutté avec une si opiniâtre énergie.

Les services rendus par lui, non seulement en cette circonstance, mais aussi précédemment, dans deux autres occasions, ont été de la plus grande valeur.”

Des “raids” allemands de moindre importance sur les côtes anglaises suivirent, mais c'est au Jutland que la flotte de haute mer allemande fit sa dernière apparition dans la guerre. Il y eut aussi la tentative désespérée de bloquer les bases de sous-marins de Zeebruggé et d'Ostende et le succès extraordinaire remporté, dans le premier port, par le capitaine H. F. B. Carpenter, v.c. commandant le *Vindictive*. Les combats ne constituaient pourtant pas la mission la plus importante de la marine anglaise dans cette guerre.

Outre le maintien du blocus, la protection du commerce du monde en général et celle des transports de munitions et de vivres pour de grandes armées, de populeuses nations, la marine de guerre avait à assurer des services secondaires et pourtant de la plus haute import-

ance. Dans la mer du Nord ses milliers de pêcheurs de mine (mine-sweepers) et de patrouilleurs, dans une tâche ardue, ignorée du public, montrèrent un admirable esprit d'abnégation, parcourant un total de 1,132,000 milles dans une période de neuf mois, et, dans les seules années 1916 et 1917 détruisant 64,000 mines. Le service chargé de recueillir les épaves (salvage department), réussit à ramener à la surface 500 navires coulés par des mines ou des sous-marins; les chantiers maritimes avaient, à fin 1918, réparé 31,470 navires britanniques et un grand nombre appartenant aux Alliés.

Les chantiers de construction et de réparation employèrent 2,000,000 d'ouvriers qui, sans considération de temps, de force ou de travail, construisirent des vaisseaux de guerre ou des navires de commerce. La marine possédait des bateaux auxiliaires de minuscules dimensions mais de grande valeur montés par 50,000 volontaires. Ces frères bâtiments prirent, sans trop s'éloigner des côtes, une part active au sauvetage en mer, à la surveillance générale, à la découverte des sous-marins, qu'ils eurent fréquemment à combattre. C'est à la marine de guerre qu'est due la création du corps des Eclaireurs marins, composé de milliers de jeunes garçons anglais qui rendirent, avec grand courage, d'importants services dans les diverses branches de l'activité navale. L'aviation navale ("Royal Naval Air Service") accomplit une tâche de même nature importante et silencieuse que celle de la marine elle-même: jetant des bombes sur Ostende et Zeebruggé, suivant et combattant les "raiders" ou les sous-marins, aidant les Italiens, bombardant les Turcs à Gaza ou à Constantinople, signalant l'ennemi sur la mer ou sur les côtes. Prise dans son ensemble, la marine empêcha 200,000 citoyens ennemis mobilisables de traverser les mers pour augmenter les forces de l'Allemagne ou de ses alliés.

Terminons ce bref exposé, par les paroles que le Roi, s'adressant à l'Empire britannique vainqueur, prononça le 19 novembre 1918.

Après une lutte plus longue et infiniment plus terrible que personne n'aurait jamais pu le prévoir le sol de la Grande-Bretagne demeure inviolé. Notre Marine a partout gardé la maîtrise de la mer et, chaque fois que l'ennemi a pu être amené à combattre, nos marins ont renouvelé les exploits de Drake et de Nelson. Le labeur incessant que la flotte a accompli en maîtrisant la menace cachée des sous-marins ennemis et en protégeant les navires qui ont apportés jusqu'à nos rivages des vivres et des munitions, a été moins en évidence, mais tout aussi essentiel au succès.

Sans ce travail, la Grande-Bretagne aurait pu souffrir de la faim, les vaillants soldats de l'Amérique, qui ont tant contribué à notre victoire, n'auraient pu arriver jusqu'à nous. C'est à la flotte que nous avons dû de pouvoir triompher dans cette guerre. De fait, sans la flotte, la lutte n'aurait pu être continuée, car, dès le début des hostilités, le sort de nos armées de terre a dépendu de la maîtrise de la mer.

## LA LIGUE NAVALE DU CANADA

### SON PROGRAMME

Renseigner l'opinion publique sur toutes les questions maritimes et navales et en démontrer l'importance.

Insister sur la nécessité d'une marine adéquate pour la défense de notre territoire Canadien et de l'Empire dont nous sommes l'un des principaux associés.

Protéger sur mer notre commerce mondial.

Développer une marine marchande vraiment Canadienne, c'est-à-dire construite au Canada par des Canadiens et montée par des équipages Canadiens.

Secourir nos marins et leurs familles : aider les institutions philanthropiques qui leurs sont consacrées : refuges, hopitaux, clubs . . . .

Encourager la formation de brigades navales de cadets où ceux de nos jeunes gens qui le désirent pourront librement apprendre le métier de marin.

*Formule d'adhésion à la Ligue Navale du Canada.*

*Au Secrétaire Trésorier,  
de la Ligue Navale du Canada,  
(Division du Québec),  
156 Metcalfe,  
Montreal.*

*Cher Monsieur,—*

Ci-inclus, vous trouverez le montant de . . . . . que je vous adresse comme souscription à la Ligue Navale du Canada avec prière de bien vouloir me faire admettre au nombre de ses membres.

Bien à vous,

(Signature) . . . . .