

THE AGE OF THE SHIP OF THE LINE: THE BRITISH AND FRENCH NAVIES, 1650-1815

par Jonathan R. Dull

Lincoln and London, University of Nebraska Press, 2009

250 pages, 29,95 \$

ISBN : 978-0-8032-1930-4

Compte rendu de Jurgen Duewel

Jonathan R. Dull est ancien rédacteur en chef adjoint de la série *The Papers of Benjamin Franklin*. Il a écrit plusieurs ouvrages d'histoire primés, dont *The French Navy and American Independence: A Study of Arms and Diplomacy, 1774-1787* et *The French Navy and the Seven Years' War (La Guerre de Sept Ans – Histoire navale, politique et diplomatique)*.

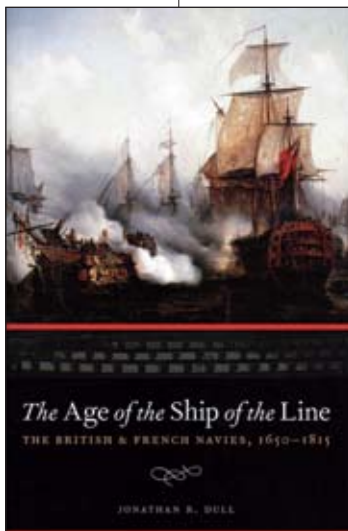
Dans *The Age of the Ship of the Line: The British and French Navies, 1650-1815*, l'auteur se penche sur la période s'échelonnant de 1650 à 1815, époque qu'il définit comme l'ère du navire de ligne et qui sera marquée par la grande rivalité entre la Grande-Bretagne et la France. L'auteur entame son étude de la période en examinant les deux marines en tandem. Bien que l'Espagne et les Pays-Bas aient aussi été de grandes puissances à cette époque, toutes deux allaient bientôt amorcer leur déclin, et l'auteur ne s'attarde pas sur leur contribution, si ce n'est dans leur rôle en tant qu'alliées des deux principaux belligérants. Dull reconnaît ne pas être très versé dans le domaine nautique – curieux aveu, eu égard au titre du livre et aux ouvrages précédents du même auteur, mais déclaration qui semble néanmoins véridique : le lecteur avide de s'instruire sur les grands navires de l'époque et d'apprendre le détail de leur construction, de leur armement et de leur équipage sera désappointé. En effet, pour pouvoir parcourir une période aussi riche de l'histoire en moins de deux cents pages, l'auteur a choisi de se concentrer sur les relations diplomatiques et les ambitions des monarques de l'époque plutôt que sur les navires en tant que tels, bien que ceux-ci figurent dans le titre de l'ouvrage. Pour ce qui est de dépeindre le climat politique de l'époque, Dull y parvient assez bien, faisant adroitement ressortir, entre autres, les principales différences entre les stratégies française et britannique. La France sous Louis XIV et ses successeurs est la plus grande puissance terrestre d'Europe, et elle le restera jusqu'à la défaite de Napoléon à Waterloo. Pour les Français, la marine est donc toujours secondaire, à l'exception du bref épisode de la Révolution américaine, où une heureuse combinaison de chefs habiles à la tête de leurs forces navales, de navires en quantités suffisantes dans leur flotte et d'une distraction des Britanniques leur permettra d'obtenir quelques victoires contre ces rivaux de longue date.

La Grande-Bretagne a quant à elle une vision bien différente de la chose navale. En tant que nation insulaire, son

armée de terre est peu développée, et, comme le fait remarquer Dull, les Britanniques trouvent en général plus avantageux d'engager des mercenaires ou de payer des alliés pour combattre sur la terre ferme. En revanche, leur marine est la première ligne de défense du pays, et à leurs yeux, les batailles navales dans lesquelles ils ne remportent pas une victoire écrasante sont des défaites, tandis qu'à l'inverse, pour les Français, les « matches nuls » contre les Britanniques constituent des victoires. Cette philosophie est on ne peut plus apparente dans l'affaire du procès en cour martiale et de l'exécution de l'infortuné Amiral John Byng, pris comme bouc émissaire pour l'échec de la tentative de destruction de la flotte française à Minorque en 1756. Cette décision de l'amirauté – « pour encourager les autres » – aura un effet déterminant sur la manière dont les futurs amiraux britanniques livreront bataille pendant les deux cents années suivantes.

La thèse proposée par Dull est que la nation qui disposait du plus grand nombre de navires ou de la plus grande puissance de feu remportait généralement le plus de batailles navales. On aurait pu s'attendre à ce que l'auteur accorde une plus grande importance au leadership, à la stratégie et à la tactique,

mais ce n'est pas le cas, chose qui ne manquera pas de décevoir les admirateurs de Nelson et de Collingwood; toutefois, Dull défend bien son point de vue. Quoi qu'il en soit, et malheureusement pour les rivales de la Grande-Bretagne, les Britanniques réussissent la plupart du temps à avoir en mer plus de navires et une plus grande puissance de feu que leurs ennemis, et même lorsque ces derniers ont la supériorité numérique, l'habileté en mer des marins Britanniques et la supériorité de leur instruction font pencher la balance en leur faveur. Ce n'est que pendant la guerre de l'Indépendance américaine que les Britanniques essuieront une défaite à la fois sur terre et en mer. Comme l'explique Dull, à cette époque, les Britanniques affrontaient une marine française qui était dirigée de main de maître par deux amiraux – Suffren



et le Comte de Grasse –, comptait 70 navires de ligne et avait pour alliés l'Espagnol, qui fournissait 54 navires, et l'Hollandais, qui en ajoutait 14 de plus. Eux-mêmes n'avaient alors que 94 navires sous les ordres de Graves. La marine britannique de l'époque était aussi affaiblie par la trop grande étendue du territoire impérial : tandis qu'ils étaient aux prises avec les Américains, les Britanniques devaient en même temps défendre le Canada, assurer la sécurité de leurs échanges commerciaux dans les Caraïbes et protéger leur pays contre les invasions. En outre, contrairement à la situation pendant la Première Guerre mondiale, la Grande-Bretagne n'avait alors pas d'alliés sur lesquels compter pour assurer la protection de son empire pendant qu'elle était occupée ailleurs. Néanmoins, une fois la guerre de l'Indépendance américaine terminée, les Britanniques eurent tôt fait de reconquérir leur suprématie sur la marine française, qui se mit à décliner rapidement une fois ses coffres vides et la France engagée dans sa propre révolution.

Mais qu'à cela ne tienne! Britannia restera maîtresse incontestée des flots pendant encore cent ans avant qu'une

autre puissance ne tente de la supplanter sur le trône de Neptune...

Le capitaine de corvette Jurgen Duewel est officier de marine de surface. En tant que membre du personnel de l'Académie canadienne de la

Défense à Kingston, il est responsable de la Période de perfectionnement professionnel des officiers 3. Il détient une maîtrise en études sur la conduite de la guerre du Collège militaire royal et fait actuellement un doctorat en leadership pédagogique.

ARCTIC FRONT: DEFENDING CANADA IN THE FAR NORTH

par Ken S. Coates, P. Whitney Lackenbauer, William R. Morrison et Greg Poelzer

Toronto : Thomas Allen Publishers, 2008

261 pages, 29,95 \$

ISBN 978-0-88762-355-4

Compte rendu de Andrew C. Young

Arctic Front est un livre qui arrive à point nommé. Sa rédaction a été motivée par le truisme bien répandu selon lequel ceux qui ne connaissent pas leur histoire s'exposent à ce qu'elle recommence. Au Canada, les discussions sur la souveraineté

dans l'Arctique ont refait surface à de nombreuses reprises dans le passé; pendant la ruée vers l'or du Klondike, durant la Seconde Guerre mondiale et la guerre froide et lors du passage « illégal » du pétrolier américain *Manhattan* dans le passage du Nord-Ouest. Chaque fois, dès la crise passée, les Canadiens oublient les menaces des autres pays concernant sa souveraineté dans le nord du continent, particulièrement en ce qui a trait aux îles de l'extrême-arctique, au passage du Nord-Ouest et aux revendications étrangères de ressources hauturières.

Fait à noter, ce livre est le fruit d'une collaboration unique de quatre auteurs. Les auteurs n'ont pas rédigé chacun une section différente du livre. Ils ont plutôt contribué conjointement au contenu global. Ken S. Coates est un spécialiste de la présence des États-Unis au Canada à l'époque de la Seconde Guerre mondiale; P. Whitney Lackenbauer est un historien qui écrit au sujet de la souveraineté et des questions de sécurité dans l'Arctique; William R. Morrison se penche également sur les questions de souveraineté dans l'Arctique ainsi que sur le rôle de la Police à cheval du Nord-Ouest dans le nord du pays; et Greg Poelzer est un politologue spécialisé dans les affaires circumpolaires de l'Arctique.

Les auteurs affirment « ...[que] tout le monde sait que le réchauffement climatique est la raison principale derrière cette activité et ces préoccupations. De récentes images satellites ont montré que la glace fondait plus vite que ne le prévoyaient les plus pessimistes; et que bientôt le passage du Nord-Ouest sera ouvert à la navigation une bonne partie de l'année »¹. Les revendications du Canada demeurent irrésolues depuis 1880. Comme la région était couverte de glace, la dispute entre le Canada et les pays avoisinants, c'est-à-dire les États-Unis, la

Russie/l'URSS, et même le Danemark, a été en veilleuse pendant des décennies. Peu importe qui revendiquait la souveraineté dans la région, il était physiquement impossible d'y avoir accès. Maintenant, la situation est en train de changer à une vitesse surprenante, et le Canada devra faire des choix très concrets et difficiles sur ce qu'il est prêt à faire exactement pour renforcer sa mainmise sur l'Arctique. Les discussions véhémentes à la Chambre des communes pourraient s'avérer insuffisantes pour garder les intrus hors des zones côtières canadiennes dans le Nord.

Ce livre énonce avec exactitude que les États-Unis ne sont pas prêts de reconnaître que le passage du Nord-Ouest est une voie navigable interne du Canada. S'ils le faisaient, ils mettraient en péril leur position au sujet du libre passage

sur les voies navigables internationales dans le monde. Les revendications des Russes sur les grands espaces du fond marin sont également susceptibles d'entrer en conflit avec celles du Canada dans un avenir rapproché. La capacité des Russes à franchir l'inlandsis polaire avec leurs sous-marins et leurs brise-glaces imposants pourrait occasionner des problèmes particuliers à Ottawa au cours des prochaines années.

L'histoire montre que la présence du gouvernement canadien dans le Grand Nord a toujours été motivée par des menaces extérieures. Lorsqu'un autre pays se manifeste, une petite troupe canadienne est envoyée dans le Nord pendant quelques années, puis se retire ensuite.

L'envoi de la Troupe de campagne du Yukon à l'apogée de la ruée vers l'or du Klondike est un bon exemple de ce modèle de comportement.

Les partis politiques canadiens n'ont jamais pris de risque en ignorant le Nord. Les auteurs soulignent deux raisons pour lesquelles le Canada a conservé sa souveraineté dans l'Arctique jusqu'ici : la quasi inaccessibilité de la région pour les étrangers, et le fait que personne ne semblait vouloir se l'approprier. Cependant, la situation est sur le point de changer.

Les auteurs montrent que l'insouciance du gouvernement du Canada à l'égard de la région est une situation qui perdure depuis plus de 100 ans. « Par le passé, le Canada a exprimé tout haut son engagement envers l'Arctique, mais n'a pas agi². » Bien qu'il affirme que le Canada est une nation arctique, le gouvernement n'a jamais été préparé (historiquement) à dépenser l'argent nécessaire dans la région pour que le Grand Nord soit pleinement intégré dans le reste de la société canadienne.

