

# La question des transports océaniques ennuie Londres

Les submersibles allemands ont déjà coulé 4,200,000 tonnes de navires, dont 3,500,000 en 1940 — Les coulages sont en baisse, depuis le 1er janvier 1941.

— Besoins urgents de l'Angleterre, pour éviter toute disette — Les nouvelles cales se construisent lentement — L'aide américaine — Berlin préparerait un coup contre l'Irlande du Sud, pour s'y emparer de bases navales dont Londres veut obtenir l'usage

“RENOYONS LE RAPPORT SIROIS APRES LA GUERRE” (M. Hepburn)

On ne sait encore rien de tout à fait précis à propos de cette série d'engagements entre la marine de guerre anglaise et des avions de bombardement italo-allemands, en Méditerranée, entre la Sicile et la Tunisie, à la fin de la semaine dernière. Un témoin oculaire, à ce que rapporte une agence de nouvelles, dit que les Anglais ont coulé un contre-torpilleur italien, que des éclats d'obus ont atteint quelques navires anglais et que, dans l'ensemble, les Italiens n'ont pas réussi grand chose, malgré l'audace extrême des pilotes montés sur des "Stukas", dont plusieurs ont été descendus, ajoutait-il. La version officielle anglaise doit venir prochainement.

Du côté de l'Afrique italienne, on apprend de Londres que les autorités militaires anglaises sont prêtes à consentir des sauf-conduits aux femmes et aux enfants de la population italienne en Libye et en Ethiopie, où l'on redouterait de les voir massacrés par des bandes d'Ethiopiens acharnés à détruire tout ce qu'il y a d'Italiens dans leur pays. L'Angleterre favoriserait le transport des femmes et des enfants dans une partie de l'Afrique moins exposée, et même jusqu'en Italie. On se rappelle que l'Italie, après s'être emparée de l'Ethiopie, y transporta pour fins de colonisation de nombreuses familles italiennes, plus ou moins contre leur gré. Jusqu'ici les Ethiopiens ont mené une intense guérilla contre ces colons étrangers. La guerre s'aggravant et une campagne anglaise ou des Sud-Africains contre les Italiens en Ethiopie devenant de plus en plus probable, il s'agit d'empêcher les colonies européennes venues de l'Italie d'être passées par les armes dans des conditions d'extrême brutalité.

Les opérations militaires progressent plus ou moins au ralenti un peu partout en Europe. Bombardements nocturnes sur Venise, Ostende et maints autres dépôts allemands d'essence et de munitions.

Au Canada, la conférence d'Ottawa entre les provinces et l'Etat central a commencé ce matin. On y a parlé de la guerre.

## LES TRANSPORTS BRITANNIQUES

Au cours des douze mois de l'an 1940, les Allemands ont coulé quelque 3 millions et demi de tonnes de navires marchands, la plupart appartenant à l'Angleterre. Depuis septembre 1939, il s'est perdu 4,200,000 tonnes de cargos, paquebots, navires de commerce, etc. Pendant les dernières semaines de 1940, la moyenne hebdomadaire des pertes a été de 65,000 à 70,000 tonnes. Il est vrai que, depuis le début de 1941, les coulages ont diminué dans une forte mesure. Ils n'étaient que de 37,000 tonnes il y a peu de temps, et pour la dernière semaine de statistiques, ils sont tombés à 14,000 tonnes, ce qui est un des totaux les plus bas depuis le commencement de la guerre. L'évident, toutefois, c'est que les Allemands, en 1940, ont coulé plus de navires à destination ou au service de la Grande-Bretagne que jamais pendant la dernière guerre, sauf en 1917. Comme le fait remarquer un technicien américain (Hanson Baldwin, dans le "Times" de New-York), la libre navigation est une question de vie pour le Royaume-Uni, car il importe, en temps normal, les quatre cinquièmes des céréales et des fruits dont il a besoin, la moitié des viandes, des oeufs, du beurre, des fromages qu'il consomme, un tiers du poisson et des légumes qu'il lui faut, etc. En 1938, la dernière année de paix, il a fallu 68,000,000 de tonnes de navires marchands pour ravitailler ainsi l'Angleterre et transporter au dehors tous ses produits manufacturés. Près de la moitié de ce tonnage battait pavillon étranger. La marine marchande anglaise n'aurait jamais suffi, même en temps de paix, à tout ce transport. A plus forte raison pendant cette guerre-ci l'Angleterre a-t-elle besoin de toutes les cales disponibles un peu partout, tant pour les voyages de ses soldats et de ceux de son empire que pour les munitions, les approvisionnements, le ravitaillement, etc. "La victoire dépendra en grande partie de la navigation anglaise; sans cette navigation, la défaite serait assurée", dit-on. Vérité évidente. Mais il faut pour obtenir la victoire des navires de guerre, des navires marchands, des avions pour protéger les transports, des contre-torpilleurs et des navires de patrouille pour détruire ou chasser les submersibles allemands. Cela reste le point critique.

L'Angleterre construit de son mieux et le plus vite qu'elle peut des cales pour remplacer celles qu'elle perd. Elle n'en peut lancer au maximum que 1 million ou 1 million et demi de tonnes par an. C'est moins que le tiers de ce que coulent les Allemands, en moyenne, — l'an dernier ils en ont coulé 3 millions et demi de tonnes. Londres achète aussi des navires déjà à flot, aux Etats-Unis; elle n'en a pu trouver que 146 depuis 1939, soit le dixième, en nombre, de ce qu'elle a déjà perdu. Elle a de plus commandé 2 millions de tonnes de nouvelles cales, un peu partout. Mais cela prendra des mois avant qu'un seul de ceux qu'elle commanda ces mois derniers soit à flot. C'est dire que le problème de la navigation anglaise est des plus compliqués et des plus graves. Il y a environ 9 millions de tonnes disponibles dans la marine marchande américaine. Il y a aussi quelque 225 navires étrangers, — norvégiens, suédois, danois, belges, hollandais, français, etc., — bloqués ou réfugiés dans les ports de mer américains ou neutres. Quant à ceux qui sont dans les ports américains, les Etats-Unis pourront sans doute laisser l'Angleterre les nolisier moyennant paiement, avant longtemps. Mais Washington ne saurait disposer d'une partie un tant soit peu importante de sa marine marchande, qui n'est pas déjà suffisante pour les transports américains;

non plus que de nouveaux contre-torpilleurs, dont pourtant l'Angleterre aurait besoin de plusieurs pour les ajouter aux 220 qu'elle a déjà, et dont une cinquantaine sont d'anciennes unités américaines échangées contre le droit d'établir des bases navales des Etats-Unis en territoire anglais, surtout dans des îles d'Amérique sous pavillon britannique. Aussi comprend-on que M. Roosevelt insiste pour que l'industrie américaine travaille à force afin d'ajouter dans le plus bref délai des navires marchands à affecter aux transports britanniques. Il est bien de fabriquer aux Etats-Unis des munitions et des avions en grand nombre pour le Royaume-Uni; mais il faut les transporter à destination sans les perdre; et là est le grand ennui des Britanniques, à l'heure qu'il est. C'est une des raisons pour lesquelles ils insistent et négocient afin d'obtenir des bases navales en Irlande du Sud, pour faire meilleure chasse aux submersibles du Reich en Atlantique-nord.

A propos de ces bases navales irlandaises, dont M. de Valera a jusqu'ici refusé l'usage à l'Angleterre, on croit à Washington que Hitler va prochainement tenter l'invasion de l'Irlande du Sud afin de s'emparer lui-même de ces bases et de les utiliser, ce qui compliquerait extrêmement les transports océaniques anglais. Pareille invasion serait sans doute moins difficile que celle du Royaume-Uni, mieux préparé à la repousser. Evidemment, advenant une tentative de Hitler contre l'Eire, la marine britannique se porterait à la rescousse et travaillerait à enrayer le coup, menaçant et brisant les communications entre le continent et l'Irlande du Sud. Il y a aussi en Irlande du Nord des garnisons anglaises nombreuses et déjà prêtes à passer en Irlande du Sud dès la première menace d'invasion allemande.

## LA CONFERENCE D'OTTAWA

Les premiers ministres des neuf provinces canadiennes, ainsi que de nombreuses délégations provinciales officielles, ont entendu cet avant-midi l'exposé que M. King leur a fait des raisons de fond qu'il pense devoir justifier l'adoption en vitesse des principales recommandations du rapport Rowell-Sirois. Pour M. King, ce rapport ne tend pas à la centralisation; il vise à la protection économique efficace des provinces. M. King a surtout insisté sur l'urgence de cette adoption en vue des besoins de la guerre. L'effort de guerre canadien, a-t-il dit entre autres choses, souffrirait si les heurts entre les provinces et le pouvoir central allaient ne pas disparaître, allaient même s'accroître. La concurrence que se font les différentes administrations, pour trouver des revenus additionnels, "menace l'unité du pays. Si l'on n'y voit au plus tôt, notre effort national en sera empêché, au vrai, car il n'y aura pas moyen de répartir équitablement le fardeau de la guerre. . . L'adoption des recommandations des commissaires est nécessaire pour mettre le pays en mesure de poursuivre une politique qui aboutirait à un effort de guerre au maximum et, en même temps, poserait les bases d'une reconstruction économique d'après-guerre. . . Il serait possible, avec les pouvoirs présents du gouvernement central, de faire toute la finance de la guerre sans chercher des accommodements nouveaux avec les provinces; mais cette politique produirait de graves inégalités et des injustices sérieuses. . ." M. King ne voit pas comment tout cela pourrait éviter des mécontentements sérieux, l'affaiblissement du moral de la population et donc de l'effort de guerre. M. Hepburn, qui a parlé après M. King, a dit en substance: Renvoyons donc tout cela après la guerre.

Lorsqu'il fut question en premier lieu de la commission Rowell, dont le président dut abandonner son poste pour raisons de santé, — M. Sirois lui succéda à la présidence, — il n'y avait pas la guerre. Et le but de la commission n'était donc pas de rechercher des finances de guerre ni d'en indiquer des sources possibles au ministre King. La manière dont le premier ministre insiste pour présenter le rapport sous l'angle de la guerre est toute nouvelle. En fait, s'il le présente ainsi, c'est parce qu'il se rend compte que la guerre et la participation du Canada à la guerre sont les prétextes les plus commodes qu'il ait pu trouver pour tâcher de rompre la résistance des grandes provinces à l'adoption de ce rapport. Cela peut être apparemment très habile; mais on estime que ce raisonnement du premier ministre ne saurait suffire à emporter l'assentiment des provinces à une série de projets qu'elles considèrent, — du moins plusieurs d'entre elles, — comme dangereux pour leur équilibre financier, leur indépendance économique et leur autonomie. — G. P.