

1 . Mémoire traitant de la place qu'occupent les théories de l'amiral américain MAHAN dans la stratégie maritime de l'Union soviétique.

2 . Capitaine de frégate Philippe DUTRIEUX.

3 . 12 avril 1999.

4. Division C.

5. Mémoire de stratégie.

6. La stratégie navale de l'Union soviétique a subi à partir des années 60 un profond infléchissement. Quasiment absentes des mers jusque là, les flottes soviétiques de haute mer font brutalement irruption sur les océans, bouleversant considérablement le rapport de force. Inspirée par l'amiral Gorshkov, la puissance maritime de l'URSS ne parviendra toutefois pas à contester aux Américains leur suprématie navale.

Au travers des théories de MAHAN, nous analyserons en quoi la vision soviétique s'est inspirée des principes qui ont contribué à asseoir la toute puissance maritime des Etats-Unis. Nous chercherons ensuite s'il existe dans ces mêmes principes des explications au manque de succès que connaîtra finalement l'URSS sur les mers.

8. Stratégie, URSS, Mahan, Puissance maritime.



# MEMOIRE DE STRATEGIE

\*\*\*\*

# **LA PLACE DES THEORIES DE MAHAN DANS LA STRATEGIE MARITIME DE L'UNION SOVIETIQUE**

**CF Philippe DUTRIEUX**

## **SOMMAIRE**

**1. INTRODUCTION.**

**2. L'EVOLUTION DE LA STRATEGIE MARITIME  
SOVIETIQUE.**

- 2.1 Le sursis de l'école historique.
- 2.2 Frounze et la jeune école.
- 2.3 Staline et le renouveau de l'école historique.
- 2.4 Khrouchtchev impose le retour aux thèses de la jeune école.
- 2.5 L'expansion de la marine soviétique.

### 3. GORSHKOV, UNE STRATEGIE D'INSPIRATION MAHANIENNE.

- 3.1 Une approche historique.
- 3.2 L'expansion du commerce maritime.
- 3.3 La volonté affirmée d'une flotte à vocation mondiale.
- 3.4 La recherche d'une certaine organisation du monde.
- 3.5 Une marine aux capacités offensives certaines.
- 3.6 Une flotte au service d'un dessein politique.

### 4. UNE REALITE MARITIME TROP FRAGILE SELON LES THEORIES DE MAHAN.

- 4.1 Les contraintes géographiques.
- 4.2 Des lignes de communication fragiles.
- 4.3 Une population dont le caractère est peu attaché à la mer.
- 4.4 La place secondaire de la marine de guerre dans la doctrine militaire soviétique.

## 5. CONCLUSION.

## 1 INTRODUCTION

L'amiral Mahan, auteur et théoricien de la pensée navale moderne, n'a jamais accordé un rôle maritime prépondérant à la Russie. Analysant l'impérialisme maritime et la domination exercée par l'Angleterre sur les océans, il a très souvent ignoré la Russie au nom de ce qu'il a perçu chez elle comme un atavisme continental. Sa pensée s'est développée essentiellement au travers des conflits qui ont opposé la France et la Grande-Bretagne durant les guerres antérieures. Ses oeuvres principales : *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, et *The Influence of Sea Power upon the French Revolution 1793-1812*, fournissent une étude extrêmement détaillée des combats navals durant une période d'un siècle et demi. Mahan en extrait des lois, qu'il veut immuables, régissant la stratégie sur mer. Parmi celles-ci la suprématie des puissances maritimes sur les puissances à vocation continentale occupe une place centrale. Or la Russie, dans les combats sur lesquels le théoricien américain se penche, n'apparaît pas en tant que puissance navale.

Il faut attendre l'année 1900 que soit publié " *The Problem of Asia* " pour que Mahan concentre son observation plus à l'Est, sur l'Asie. Dans cette oeuvre, il analyse les problèmes de stratégie globale en termes d'opposition entre les puissances maritimes, dirigées par la Grande-Bretagne, et les puissances continentales au nombre desquelles figure la Russie. La lutte s'oriente autour de la zone qui s'étend du Moyen-Orient à la Mandchourie, lutte dans laquelle la puissance maritime acquiert la supériorité sur sa rivale, en raison de son caractère mondial. Il y a, dans l'esprit de Mahan, un échec de la Russie, car elle ne peut pas avoir de stratégie maritime. En 1911, dans son livre " *Naval Strategy* ", il perçoit la flotte russe dans le simple rôle de rempart prolongeant les fortifications côtières.

Or, les faits sont là pour montrer que les années 60 à 90 ont failli donner tort au stratège américain. En quelques décennies, la marine soviétique a acquis le titre de flotte de premier rang, tendant à rivaliser avec son homologue américaine. Le pavillon de l'URSS a envahi tous les océans. La présence soviétique s'est accrue sur les rivages et dans les ports les plus éloignés de la mère patrie. La nouvelle donne a fait naître l'émotion chez certains observateurs occidentaux qui ont cru à l'affirmation d'une volonté soviétique de domination maritime et de contestation de la maîtrise des mers. N'y voyaient-ils pas une tentative de réécrire les principes du " Sea Power " de Mahan en termes socialistes? Les avis extrêmes s'exprimeront : de ceux qui, dans leur aveuglement ou leur complaisance ont nié tout changement de la politique défensive soviétique à ceux qui, angoissés ou calculateurs, ont dénoncé une doctrine maritime expansionniste et résolument agressive.

Pour analyser jusqu'où la stratégie navale soviétique a pu s'inspirer des théories de Mahan, nous ne pourrions pas limiter l'étude aux trois décennies 60-90. Elles ne sont que l'aboutissement d'une évolution engagée quarante ans plus tôt. Nous analyserons donc d'abord la manière dont la pensée navale, depuis les années 20, a balancé entre les principes d'une " école historique " d'inspiration mahanienne et ceux d'une autre école qui est devenue sa rivale sous la dénomination de " jeune école ". C'est essentiellement ensuite au travers du livre de l'amiral Gorshkov " La Puissance Maritime de l'Etat " que nous suivrons comment, le commandant de la marine soviétique, a su donner aux principes de Mahan une interprétation socialiste. Parce que ces principes ont gardé une part d'universalité, même s'ils ont été formulés il y a maintenant près d'un siècle par Mahan, ils nous permettront enfin d'éclairer l'insuccès de l'URSS lorsqu'elle décide de se lancer résolument à la conquête des océans.

## **2. L'évolution de la stratégie maritime soviétique.**

Il est important de noter que l'on retrouve dans l'évolution de la pensée stratégique navale de l'Union soviétique une alternance. Elle n'est pas sans rappeler ce que la France a vécu à la fin du 19<sup>ème</sup> et au début du 20<sup>ème</sup> siècle. Durant cette période, on a vu s'affronter en France deux conceptions radicalement différentes de ce que pouvait être une stratégie navale. D'un côté, les tenants d'une " école historique ", d'inspiration mahanienne, de l'autre les partisans d'une " jeune école ", beaucoup plus pragmatique et scientifique. Aux premiers les escadres de bâtiments lourds destinées à affronter et détruire les flottes adverses pour s'octroyer la maîtrise des mers; aux seconds les unités beaucoup plus légères et perfectionnées, capables de mener une guerre de course et de harceler l'adversaire pour lui interdire le libre usage de la mer.

## **2.1 Le sursis de l'école historique.**

Le 7 novembre 1917, les marins du croiseur AURORA, basé à Kronstadt, donnent le signal de la révolution et ouvrent le feu sur le palais d'hiver qui abrite le gouvernement. Par cet acte, ils gagnent l'estime des Bolcheviks. Lénine, bien que peu intéressé par la flotte, laissera une certaine autonomie à ceux qui avaient constitué l'avant garde du mouvement révolutionnaire.

Ce précédent, qui a pu être qualifié de glorieux, ne doit toutefois pas occulter la faiblesse de la marine en 1917. Beaucoup d'officiers ont été massacrés ou ont émigré et un grand nombre de navires s'est mutiné ou a été coulé. Le général Gareiev, auteur d'un ouvrage doctrinal paru en 1985 sur la stratégie soviétique, écrit : " Ayant évalué la situation de notre pays et à l'étranger, Lénine est parvenu à la conclusion que posséder une flotte importante avec un grand nombre de bâtiments de surface est un luxe démesuré. Soutenir une flotte d'une quelconque force significative compte tenu des considérations politiques et économiques nous est impossible. "

Le voile retombera sur la marine, lorsque le 1<sup>er</sup> mars 1921, éclate la mutinerie des marins et des ouvriers des arsenaux de Kronstadt. Pour avoir voulu rejeter le pouvoir communiste et avoir exigé des réformes politiques et économiques, 5 à 6 000 mutins sont exécutés, et l'image de la marine est irrémédiablement ternie.

Dès lors s'ouvre une période funeste et sans gloire pour la flotte. Elle atteint son plus bas niveau. Une totale priorité est donnée à l'armée de terre. Les constructions neuves sont arrêtées. Privée même de charbon, la marine vit un immobilisme forcé. Affaiblie dans ses moyens, elle l'est aussi dans son personnel. Par mesure de défiance, en effet, le congrès du parti ordonne l'élimination de plus de 15 % des effectifs et les fait remplacer par des communistes fidèles. Paradoxalement, la pensée navale soviétique ne semble pas annihilée par cette adversité.

Trotsky refuse de faire réécrire les concepts stratégiques en termes d'idéologie marxiste. Faute d'avoir suscité une réflexion nouvelle, il favorise en fait le maintien des principes enseignés dans l'ancienne marine tsariste. Or, ces théories sont d'inspiration mahanienne. Ceci apparaît paradoxal lorsque l'on sait que l'amiral étant américain, il symbolise tout ce qu'une jeune nation communiste peut bannir. Les professeurs de l'école navale russe Gervais et Petrov confirment donc, qu'en dépit des difficultés économiques auxquelles le pays est confronté et

de l'insoumission à laquelle la marine s'est livrée, il est essentiel de construire une flotte de haute mer. Elle doit être constituée de cuirassés, seuls capables d'assurer la maîtrise des mers. Tout comme Mahan, aucun des deux ne prête le moindre crédit aux armes nouvelles et aux sous-marins, car ils estiment que des parades vont rapidement les neutraliser.

La réalité économique s'imposant toutefois, une attitude beaucoup plus modeste prévaut. Les conditions ne permettent à la marine guère plus que de survivre. Réduite à une défense des côtes, souvent statique, elle perd quelques unes de ses plus grosses unités. Les dernières ne deviennent que des compléments aux batteries côtières. Il faut attendre 1927 pour voir naviguer de nouveau des cuirassés, de façon certes bien timide. L'école historique peut toutefois s'y référer pour affirmer le bien fondé de sa doctrine.

Dans la première moitié des années 20, la Russie, puis l'Union soviétique ne parviennent qu'à sauver l'outil naval de la disparition. Mais elles n'ont pas la capacité de le faire évoluer, campées sur les théories qui font de la maîtrise des mers l'objectif de la flotte.

## **2.2 Frounze et la jeune école.**

En 1925, Trotski est remplacé par Frounze en tant que responsable des affaires militaires et navales. Les efforts développés pour maintenir l'autonomie de la marine vont totalement s'estomper. Prônant une reformulation de la stratégie en termes marxistes, Frounze tente d'instituer une doctrine unifiée commune à l'armée et à la marine. Elle est baptisée " doctrine prolétarienne militaire ". Dès 1927, battant en brèche les théories des nations capitalistes, les dirigeants ne veulent plus concevoir la stratégie autrement qu'au travers du prisme de l'orthodoxie communiste. Un département des affaires militaires est créé au sein de l'académie communiste. Les membres du gouvernement n'ont de cesse de discréditer les tenants de l'école historique. Les théories qui, sans faire référence à Mahan, rappelaient par bien des points celles de l'amiral américain, n'ont, dès lors, plus cours en URSS.

La marine se range à ces idées au fur et à mesure qu'apparaissent en son sein de jeunes officiers qui apportent de nouvelles idées dans la pensée stratégique. Le peu d'efficacité des flottes océaniques dans les mers fermées qui bordent le territoire soviétique plaide en leur défaveur. La nécessité de pouvoir mener une défense côtière énergique avec des moyens simples face aux visées contre-révolutionnaires s'affirme. Mais c'est surtout le manque de moyens, qui par sa prégnance, influence les plus hautes sphères militaires.

La jeune école acquérant ainsi ses lettres de noblesse au sein de l'appareil communiste, efface toute velléité de suprématie navale. Le cuirassé ne doit plus constituer l'ossature de la marine. A sa place, la jeune école prône l'usage massif de mines, de sous-marins et de torpilleurs légers.

Dès lors, sous le commandement unifié des forces terrestres et maritimes, cette flotte légère et facile à construire voit son concept d'emploi réduit à la stricte protection des côtes.

Il ne fait pas de doute qu'une stratégie si économe des moyens de l'Etat ait rapidement trouvé une forte résonance dans un pays en proie à de graves difficultés économiques. Le premier plan quinquennal approuve ainsi en 1928 la mise en chantier d'un programme de bâtiments légers. Le deuxième plan débutant en 1933 prévoit la construction d'un grand nombre de sous-marins. L'Union soviétique, qui se départit de la puissance des bâtiments lourds veut toutefois s'affirmer comme la nation la plus forte dans le domaine des forces sous-marines.

Du fait des retards accumulés dans les constructions et des insuffisances dans les chantiers navals, les flottes de surface soviétiques en 1937 ne disposeront en réalité que de très peu d'unités neuves. La majorité ne seront que des bâtiments de la marine impériale refondus et modernisés. Les flottes sous-marines quant à elles, ne pourront aligner qu'un peu plus du tiers des sous-marins prévus dans le plan de 1933.

### **2.3 Staline et le renouveau de l'école historique.**

Staline, sans faire taire la jeune école impose bientôt aux principes maritimes une tournure beaucoup plus proche des théories de Mahan. Il faut en chercher les causes dans l'émergence de menaces nouvelles : le Japon en Extrême Orient, l'Allemagne fasciste en Europe. Les théories de la jeune école montrent véritablement leurs limites lors de la guerre d'Espagne. Faute de pouvoir déployer une flotte, l'Union soviétique ne peut pas faire obstacle au soutien qu'Allemands et Italiens apportent à Franco.

Les conclusions s'imposent à Staline qui, en 1937, rétablit le ministère de la Marine et exige que son pays dispose d'une flotte océanique.

En fait, dès 1933, dans le second plan quinquennal, l'infléchissement de la politique navale pouvait déjà être perçu. En effet, même si l'effort de construction portait sur des unités légères, des sous-marins ou des aéronefs, le plan prévoyait également la modernisation d'anciens cuirassés et croiseurs.

C'est toutefois le troisième plan adopté en 1937 qui redonne véritablement aux bâtiments de ligne le rôle central dans la flotte soviétique. Il marque un net retour aux théories de l'école historique.

Les pièces maîtresses du troisième plan de 1937 sont :

- 15 cuirassés de 58 000 tonnes,
- 15 croiseurs de bataille de 23 000 tonnes,
- 2 porte-avions,
- 22 croiseurs de 10 000 tonnes,
- 6 croiseurs de 7 300 tonnes.

Les unités plus légères ne sont pas non plus négligées avec 174 destroyers et 375 sous-marins.

Il est intéressant de noter que le tonnage des cuirassés dépasse celui prévu par la conférence navale de Londres en 1935/36 pour ce type d'unité (tonnage maximal prévu : 35 000 tonnes). Même si l'Union soviétique n'est théoriquement pas concernée par cette conférence, il est indéniable que les Occidentaux ne peuvent souscrire à de telles prétentions.

Par ailleurs, les voix ne manquent pas de s'élever dans l'armée comme dans la marine soviétique pour dénoncer la démesure de ce programme. Il est patent que les capacités réelles de l'industrie ne permettent pas de le réaliser. Staline y répond en 1937 par l'élimination des partisans les plus en vue de la jeune école.

Une deuxième purge est menée en 1938 au sein de la marine de façon encore plus terrible pour permettre à Staline de mener à bien son ambitieux projet. L'effet pratique et principal de cette purge sera en fait d'éliminer, à la veille de la guerre, les seuls officiers expérimentés capables de mener la marine au combat.

Faute d'avoir pu obtenir l'aide des nations occidentales dont elle sollicite la coopération technique, l'Union soviétique ne peut compter que sur ses seuls chantiers navals. Eu égard à l'impasse dans laquelle le programme dès lors s'enfonce, c'est Kouznetsov, qui, en 1939, en tant que commandant en chef des forces navales, reçoit la difficile tâche de conduire

l'expansion de la marine. Ce dernier stimule l'industrie de construction navale. Il fait réviser le programme de 1937 pour réduire le nombre des grosses unités et le rendre plus accessible. La guerre toutefois brise cet élan. Face aux menaces qui se dessinent sur le continent, les constructions sont arrêtées. Le commandement des différentes flottes est dès lors subordonné aux états majors des forces à terre.

Totalement neutralisés en Baltique, cantonnés en mer Noire à un rôle défensif et logistique, les marins seront employés durant la guerre essentiellement dans l'infanterie. Le principal enseignement que l'Union soviétique tirera de la deuxième guerre mondiale est certainement la grande supériorité qu'aurait représenté, au niveau tactique, l'offensive sur la défensive, même si au niveau stratégique la marine était réduite à une posture défensive.

Cette expérience amère confirme aux yeux de Staline la justesse de son analyse stratégique dans le domaine naval. Il est temps pour lui de construire une marine forte, océanique, dont le rôle ne puisse pas être réduit à la seule couverture de la manoeuvre terrestre.

La marine, riche de son expérience des purges de 1938 n'a aucun mal à se laisser convaincre de la nécessité d'une flotte phénoménale. Elle doit comprendre 4 porte-avions, 4 croiseurs de bataille, 36 croiseurs, 200 escorteurs et autant de destroyers ainsi que 1 200 sous-marins et 5 000 avions. L'idée de construire des cuirassés a été finalement abandonnée, l'apparition du porte-avions ayant surclassé ce type de bâtiment.

Ce programme, totalement irréaliste compte tenu de l'état de faiblesse du pays après la guerre, ne survit pas à Staline. Khrouchtchev en 1953 le fait interrompre. La marine, par ailleurs, doit s'intégrer dans un grand ministère, soumis à l'influence prépondérante de l'armée. Ainsi s'effondrent brutalement les espoirs d'une école de pensée qui devait tant aux principes de Mahan.

La puissance de la marine soviétique à ce moment est toutefois indéniable, essentiellement grâce au développement donné à sa composante sous-marine. La composante de surface, même si elle est quelque peu ancienne et ne s'aventure pas en haute mer, constitue également un instrument aux capacités défensives non négligeables. Malheureusement, l'obscurité retombe sur elle, savamment entretenue ensuite par les officiers de l'armée de terre, jusqu'au début des années 60.

## **2.4 Khrouchtchev IMPOSE le retour aux thèses de la jeune école.**

-

En 1954, Khrouchtchev, se désintéressant de toute forme de suprématie navale, déclare que la flotte de surface est devenue inefficace. Il veut que la marine s'organise uniquement autour de sa composante sous-marine. Le 20<sup>ème</sup> congrès du parti en 1956 le confirme, qui encourage la modernisation des sous-marins, de l'aéronautique navale, des défenses côtières et des unités légères de la marine.

Pour marquer la rupture avec la politique navale de son prédécesseur, Khrouchtchev remplace, à la tête de la marine, l'amiral Kouznetsov par l'amiral Gorshkov. L'enthousiasme, au milieu des années 50 se porte vers les missiles, ce qui faillit porter un coup fatal à la marine soviétique. La nouvelle jeune école prêtant tous les atouts à cette arme nouvelle, n'accorde plus aucun crédit aux grands bâtiments, très coûteux et devenus trop vulnérables. Les sous-marins, en revanche, les bâtiments légers ou les avions armés de missiles sont parés de toutes les vertus, notamment celle de pouvoir neutraliser les groupes de porte-avions américains.

Le contraste entre la pensée stratégique de la jeune école et celle qui l'a précédée est souligné par la rétrocession de deux des principales bases navales soviétiques à l'étranger : Port-Arthur et la péninsule de Liaotung qui sont rendues à la Chine.

Il est indéniable également que le coût de développement des missiles intercontinentaux, réputés pouvoir frapper l'adversaire aussi bien qu'une force navale, absorbe des crédits considérables. Il n'est pas possible, dans ces conditions, de construire en même temps une marine océanique. L'accent est donc mis sur la composante de dissuasion nucléaire. Dès 1955, un premier sous-marin est équipé de missiles balistiques. Il ne faut attendre que 1958 pour que soit lancé le premier sous-marin à propulsion nucléaire.

L'Union soviétique n'a donc pas totalement abandonné la mer, mais elle s'est détournée de la voie de la puissance maritime. Cette tendance est également attestée par les réductions d'effectifs qui touchent la marine en 1955 et plus radicalement en 1960. C'est la crise de Cuba qui fait clairement apparaître les insuffisances de cette politique. Face à la démonstration de force de la flotte américaine, Khrouchtchev ne peut déployer aucun bâtiment, hormis quelques sous-marins dont le poids se révèle négligeable. Pour avoir cantonné la marine à un rôle d'auxiliaire de l'armée, avec des moyens essentiellement côtiers, l'Union soviétique doit se replier. Cet échec va permettre à Moscou de tirer les conclusions qui s'imposent pour s'orienter de nouveau vers les grands bâtiments de combat.

## **2.5 L'expansion de la marine soviétique.**

-

Ce retour, vers la recherche de la puissance navale ne doit toutefois pas être trop schématisé. L'amiral Gorshkov, depuis que Khrouchtchev l'avait nommé, oeuvrait déjà au renouveau de la marine. Il avait su préserver par exemple les croiseurs construits par Staline. Il avait même fait poursuivre la construction d'un certain nombre d'entre eux, encore en chantier lorsqu'il prenait ses fonctions. L'impulsion imprimée par Kouznetsov avant 1953 ne sera qu'en partie étouffée par Khrouchtchev. Elle permettra à la marine, dès le début des années 60, de profiter d'évolutions technologiques importantes, telles que les missiles ou la propulsion nucléaire.

L'amiral Gorshkov n'a pas appliqué à la lettre les principes du pouvoir central inspirés des théories de la jeune école. Il a ainsi facilité une rapide expansion de la flotte soviétique lorsque la balance a de nouveau penché vers le parti de ceux qui souhaitaient une marine forte.

Même si l'on a pu dire que le nombre des bâtiments a parfois été privilégié par rapport à leur réelle capacité opérationnelle, Gorshkov a réussi à inquiéter fortement la suprématie navale des Occidentaux. Il est parvenu en vingt ans à construire une flotte très nombreuse, deuxième par son tonnage après celle des Etats Unis. Il ne faut pas manquer toutefois de souligner que la propension soviétique à conserver jusqu'à obsolescence totale toute unité, a maintenu l'ordre de bataille de cette marine à un niveau artificiellement élevé.

### **Composition de la flotte.**

#### **Les sous-marins.**

Au sein de la marine, le sous-marin conserve la place privilégiée qu'il occupait. Au début des années 80, l'Union soviétique aligne 350 sous-marins répartis ainsi :

- 90 sous-marins stratégiques lance-missiles (dont 71 à propulsion nucléaire),
- 65 sous-marins lance-missiles tactiques (dont 44 à propulsion nucléaire),
- 195 sous-marins d'attaque (dont 43 à propulsion nucléaire).

Une large part de cette flotte est, il est vrai, totalement dépassée.

Avec les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) de la classe TYPHOON de 30 000 tonnes, les Soviétiques lancent en 1980 les plus grands et les plus gros sous-marins dans le monde. Ils sont destinés à opérer sous la banquise, sous une faible épaisseur de glace à travers laquelle ils doivent faire surface pour pouvoir tirer.

Lorsque est lancée la classe ALFA, dont le nombre d'unités sera réduit à cause de problèmes survenus à bord, la marine dispose du SNA le plus rapide (45 noeuds) et plongeant le plus profondément (750 mètres) au monde. Ces performances sont atteintes grâce à des technologies nouvelles : coque en titane et réacteurs à métal liquide. Un autre SNA, l'AKULA, apparu en 1986 ne manquera pas de surprendre par le niveau de discrétion dont il saura faire preuve.

Il est indéniable que l'effort principal consenti dans les années 80 pour la marine est allé vers les sous-marins pour qu'ils puissent rivaliser avec leurs adversaires occidentaux. A la veille de l'an 2000, la volonté d'améliorer les qualités de ces navires n'est pas démentie et leur efficacité va croissante. Le développement du successeur de l'AKULA, le SEVERODVINSK l'atteste; il devrait être aussi silencieux que les SEAWOLF américains. Malgré les difficultés économiques de la Russie, l'investissement technologique est donc poursuivi. Les sous-marins constitueraient en cas de crise la plus grave menace que devraient affronter les flottes adverses.

### **Les forces de surface.**

L'amiral Gorshkov s'attache également à développer une flotte de bâtiments importante et à remplacer les anciens croiseurs, qui, depuis la guerre en constituent les pièces maîtresses.

### **Les porte-aéronefs.**

Les premiers porte-aéronefs sont admis en 1967. Ce sont deux porte-hélicoptères de la classe MOSKVA à vocation de lutte anti-sous-marine. Les porte-aéronefs suivants apparaissent en 1976, date d'entrée en service du KIEV de 40 000 tonnes. Ce ne sont plus seulement des porte-hélicoptères, mais il ne s'agit pas encore de porte-avions à catapultes. Les Soviétiques ne peuvent mettre en oeuvre sur leur plate-forme que des aéronefs à décollage vertical aux capacités limitées. Il faut attendre le cinquième de la série, l'AMIRAL KUZNETSOV, lancé en 1985 (admis au service en 1991) pour qu'un véritable porte-avions apparaisse. Dotés d'un armement en missiles impressionnant, ces unités constituent une évolution significative dans la stratégie navale soviétique, même si l'aptitude réelle des quatre premiers de type KIEV à assurer la couverture aérienne des forces à la mer est restée très réduite.

### **Les croiseurs.**

Le cuirassé, que l'on croyait définitivement oublié, voit son image quelque peu réhabilitée en 1980, lors de l'entrée en service du croiseur KIROV. Premier d'une série de quatre, ce bâtiment de 25 000 tonnes est doté d'une propulsion nucléaire. Les marines occidentales n'ont plus l'équivalent lorsqu'il est admis au service. Il est par ailleurs réputé cuirassé dans ses parties vitales (soutes, locaux et locaux opérationnels). Son armement est impressionnant tant il est complet et nombreux : missiles antiaériens, anti-navires et anti-sous-marins.

Pour les croiseurs plus légers, l'amiral Gorshkov s'efforce de remplacer les bâtiments de la classe SVERDLOV, rescapés de la guerre, par des unités beaucoup plus récentes. Ainsi, dans les années 60 sont lancés quatre croiseurs KYNDA, de 5 500 tonnes, bâtiments lance-missiles à vocation anti-surface. Suivront à partir de 1967 quatre KRESTA 1 de 7 500 tonnes, à vocation de combat de surface également, puis lancés dès 1970, les KRESTA 2, amélioration des précédents. Ils sont construits en dix exemplaires. Leur mission principale est la lutte anti-navires. A partir du début des années 70, une série de nouveaux croiseurs lance-missiles est mise en chantier. Elle comptera sept unités de la classe KARA de 10 000 tonnes. La génération suivante de croiseurs lance-missiles à vocation anti-surface et anti-sous-marine apparaît en 1983 sous l'appellation SLAVA, bâtiments de taille impressionnante puisqu'ils jaugent 12 000 tonnes.

### **Les destroyers.**

Complétant l'ossature des groupes de forces à la mer, les destroyers font également l'objet d'une modernisation. Une série de 25 escorteurs de 5 000 tonnes, de type KASHIN, à vocation anti-sous-marine, est produite dans les années 60. Ces bâtiments côtoient des unités beaucoup plus anciennes aux capacités souvent dépassées. En 1981 apparaissent deux types de destroyers beaucoup plus lourds : les SOVREMENNYI, de 8 000 tonnes, à vocation anti-navires, dont il sera construit dix-huit exemplaires et les UDALOY, de 8 500 tonnes à vocation anti-sous-marine, construits en onze exemplaires.

### **Les frégates.**

Pour les frégates, une série de quarante KRIVAK, de 3 600 tonnes est lancée à partir du début des années 70. A la fin des années 80 est mis sur cales un type de frégate anti-sous-marine nouveau dénommé NEUSTRASHIMYY. Il faut également mentionner la construction de bâtiments plus petits, de la taille des corvettes.

### **Les unités auxiliaires, de guerre des mines et amphibies.**

Ce renouveau de la flotte de combat est accompagné également d'un effort consenti au profit des bâtiments de soutien ( pétroliers ravitailleurs, navires ateliers ), de la flotte côtière

(dragueurs et mouilleurs de mines, patrouilleurs, vedettes lance-missiles), de la flotte des bâtiments collecteurs de renseignement et, dans une moindre mesure, de la flotte de transport amphibie.

### **L'aéronautique navale.**

L'aéronautique navale bénéficie également d'investissements. La plupart des grands bâtiments, à partir des années 1980, emportent des hélicoptères Hormone permettant la désignation d'objectifs de surface ou la lutte anti-sous-marine. Avec l'admission au service actif du KIEV, les avions commencent à embarquer également. Ce sont d'abord des avions à décollage vertical: les Forger aux capacités bien inférieures à leurs homologues occidentaux. Il faut attendre l'arrivée du KUZNETSOV pour qu'embarquent des avions à décollage horizontal. Dès le début des années 60, l'aéronautique navale basée à terre est renforcée pour être dotée d'avions à grand rayon d'action. Ils sont capables d'emporter des missiles à longue portée, constituant une menace réelle au-dessus des océans.

La flotte soviétique devient donc à partir de 1960 un assemblage assez peu homogène d'unités, certaines très récentes d'autres beaucoup plus anciennes, mais représentatives de l'ensemble des moyens dont peut disposer une marine à vocation océanique. Les séries de bâtiments semblent avoir été multipliées à loisir et leur achèvement est loin d'être réalisé lorsqu'en 1985 l'amiral Gorshkov quitte ses fonctions. L'effondrement économique de l'Union soviétique à la fin de la décennie 80 portera ensuite un coup fatal à l'ensemble de ces programmes, dont la plupart ne seront pas poursuivis.

La puissance navale de l'URSS apparaît bien comme une réalité à partir des années 70. En 1980, même si le seul chiffre du tonnage ne peut être considéré comme le reflet de sa puissance, la marine soviétique est devenue un acteur essentiel sur les océans. Elle est le fruit d'une remarquable continuité et n'a eu à souffrir d'aucune réduction de crédits ou d'aucun changement de majorité politique pendant plusieurs décennies. Cet acteur n'aura de cesse de réduire son infériorité par rapport aux flottes américaines.

	URSS		Etats-Unis	
	1980	1988	1980	1988
Sous-marins	1 283 800 t	1 548 400 t	583 100 t	778 960 t

Bâtiments de combat	1 061 700 t	1 340 600 t	1 646 700 t	2 106 590 t
Bâtiments amphibies	154 800 t	160 000 t	715 000 t	610 710 t
Bâtiments de soutien	459 000 t	487 650 t	885 000 t	690 950 t
Total	2 959 300 t	3 536 650 t	3 829 800 t	4 187 210 t

Evolution du tonnage des flottes soviétiques et américaines

entre 1980 et 1988

Face à cet essor se pose la question de la raison d'un tel changement. Pourquoi l'Union soviétique, traditionnellement continentale, s'est-elle lancée dans l'aventure maritime avec une telle résolution?

La parution du livre de l'amiral Gorshkov " la puissance maritime de l'Etat ", écrit en 1976, puis traduit en anglais en 1979 pour être édité en Occident, a apporté un certain nombre de réponses.

### **3 Gorshkov, une stratégie d'inspiration mahanienne.**

Le livre de Gorshkov n'est pas une oeuvre véritablement novatrice en matière de stratégie. Beaucoup des principes qu'il développe s'inspirent directement des idées de stratèges occidentaux. L'originalité de la pensée réside beaucoup plus dans l'acceptation par le commandant en chef de la marine soviétique des concepts qui ont servi de fondements aux flottes capitalistes, britannique et américaine essentiellement.

L'amiral Gorshkov apparaît comme l'artisan de la marine militaire, à qui il donne un réel poids. Théoricien, il s'attache également à démontrer l'importance de la puissance maritime non seulement par des chiffres, mais aussi par une vision très large de la place qu'elle doit occuper pour un pays. Homme de parti, mais également marin de guerre puisqu'il a participé au deuxième conflit mondial, il fait preuve de réalisme et de lucidité quand il s'interroge : " une marine, pourquoi faire ? " Réfutant la validité du " Sea Power " de Mahan, Gorshkov se livre à une analyse qu'il qualifie de scientifique. C'est en fait un hommage implicite au maître de la pensée navale américaine auquel le dogmatisme lui interdit de se référer.

La pensée du commandant en chef de la flotte soviétique est ainsi dominée par certains principes que l'on trouve déjà dans l'oeuvre de Mahan. Au nombre de ceux-ci, il sera utile de développer :

- l'importance de l'histoire navale, qui offre les références d'où se dégagent des enseignements stratégiques intangibles,
- le rôle central de la flotte de commerce, qui participe non seulement à la richesse de la nation, mais contribue directement à asseoir la puissance de l'Etat,
- la nécessité d'une flotte militaire de haute mer pour garantir la domination sur les voies de communication mondiales,
- le besoin d'appuyer la domination maritime sur des bases et des points d'appui. Les navires de guerre et de commerce doivent y trouver le soutien nécessaire à des activités lointaines et de longue durée. C'est une justification déguisée d'un expansionnisme mondial,
- l'aptitude des forces navales à attaquer les flottes adverses pour détruire leur potentiel avant qu'elles ne passent elles-mêmes à l'offensive.

### **3.1 Une approche historique.**

La pensée stratégique de Mahan s'inspire directement de l'analyse des guerres de plus de vingt siècles d'histoire, où la période s'étendant de 1660 à 1783 trouve une place particulière. L'utilité d'étudier l'histoire permet, selon l'amiral américain, de déduire des " principes universellement vrais " dans la guerre sur mer. Même si la critique à laquelle Gorshkov se livre demeure plus superficielle, il procède également à une analyse de l'héritage du passé. Cette approche n'est pas sans rappeler la démarche historique de Mahan.

Ainsi affirme-t-il avec force qu'au 16<sup>ème</sup> siècle, après la défaite de l'Invincible Armada, l'Espagne cesse de tenir son rang de grande puissance navale. Devenant incapable de défendre ses possessions outre-mer, elle amorce alors son déclin.

C'est parce qu'elle a pris le chemin de la suprématie sur les mers, même si Gorshkov qualifie ses agissements " d'actes de piraterie " que l'Angleterre se hisse au rang de nation dominante. L'amiral admet également que l'échec de Napoléon contre l'Angleterre est lié à l'ignorance

dont il a fait preuve dans le domaine maritime et à l'absence totale de stratégie de l'empereur en la matière. Une puissance exclusivement terrestre ne peut, d'après lui, et dans la droite ligne de la pensée de Mahan, s'assurer une victoire totale et durable.

Parcourant ainsi l'histoire, Gorshkov fait remonter la vocation océanique de la Russie aux ancêtres des Slaves. Pierre le Grand est considéré comme l'artisan véritable de la flotte organisée. Décrivant avec une minutie parfois exagérée l'implication de cette marine dans l'expansion de la Russie, il rend à ses serviteurs un vibrant hommage. Si à ses yeux, la flotte a dû passer par des périodes très sombres, Gorshkov en rejette la faute sur l'incompétence des Tsars et non sur le peuple. Ce dernier a toujours gardé, selon lui, une aspiration maritime.

L'héroïsme de la marine est de nouveau affirmé lorsque Gorshkov aborde la guerre russo-japonaise de 1904-1905. La flotte considérable de l'amiral Rojdestvenski réussit la prouesse d'aller en huit mois et sans perte sensible de la Baltique jusqu'à la mer du Japon en passant par le sud de l'Afrique. Elle sera finalement défaite à la bataille de Tsoushima.

Lorsqu'il s'intéresse au premier conflit mondial, le commandant de la flotte soviétique attribue une importance décisive à la stratégie du blocus maritime menée par les flottes alliées contre l'Allemagne.

Durant " la Grande Guerre Patriotique ", Gorshkov fait jouer à la marine soviétique un rôle important qu'elle n'a pas véritablement eu. Il la décrit comme un acteur essentiel dans la bataille de l'Atlantique et l'escorte des convois, dans le transport des matières stratégiques et le soutien aux opérations à terre.

Il y a donc une indéniable tentation de montrer, et si nécessaire de rectifier, le passé de la Russie pour valoriser le rôle des flottes. Il faut démontrer au travers d'une justification historique qu'elles ont toujours été l'instrument de la nation victorieuse. Gorshkov déclare : " les marines, particulièrement durant les deux guerres mondiales ont montré de telles capacités de frappe et de mobilité qu'elles permettaient de concentrer en différents points de l'océan des flottes importantes pour faire face aux missions essentielles. Elles ont permis de mener à la fois des opérations à caractère offensif contre les flottes adverses et contre la terre ".

### **3.2 L'expansion du commerce maritime.**

-

Parlant de la puissance maritime, Mahan en donne la définition suivante : " d'un côté la puissance maritime est représentée par le commerce maritime....., de l'autre c'est la

puissance maritime dans son sens militaire ". En raison de l'importance croissante que prennent les importations dans les économies des nations, du fait également de l'augmentation de la production, le commerce océanique apparaît comme l'un des fondements de la stratégie de l'Etat. L'intensification des échanges impliquant le contrôle des voies maritimes, la nécessité de disposer de flottes militaires suffisamment puissantes en découle pour dissuader les éventuels perturbateurs.

La marine marchande précède en définitive la marine de guerre : " Ce sont les navires de guerre qui, en temps d'hostilité, ont la charge de protéger le commerce. La nécessité de la marine, dans le cas restreint de bâtiments de guerre naît donc de l'existence de la marine marchande. Elle disparaît avec elle, sauf dans le cas d'une nation qui, ayant des visées agressives, entretient une marine comme faisant partie de sa force militaire " affirme le théoricien américain. Les Etats qui conçoivent la mer comme un lieu d'échange économique accéderont à la puissance, la force navale n'en est qu'une conséquence. Le cas britannique l'atteste.

En 1960 se produit en Union soviétique un brusque revirement. La puissance communiste, qui avait jusqu'alors négligé les échanges par la mer, quitte le modèle d'une économie exclusivement continentale pour ouvrir ses horizons sur l'océan. L'effort consenti est considérable.

Gorshkov ne manque pas de souligner la signification de ce revirement lorsqu'il dit : " la flotte de commerce soviétique est l'un des constituants de la puissance maritime de l'Etat ", citation à rapprocher de celle de Mahan au paragraphe précédent.

Outre son aspect économique, la flotte marchande représente, pour Gorshkov, un enjeu majeur pour la stabilité intérieure du pays. Le transport maritime, en effet, est seul véritablement capable d'assurer les échanges entre la partie européenne et les territoires les plus à l'Est de l'URSS. Il garantit donc l'intégrité de l'Union. Sur la scène internationale, la flotte de commerce assure à la nation son indépendance vis à vis des Etats capitalistes. Enfin, et cet aspect n'est pas le moindre, elle constitue un moyen essentiel pour exporter la révolution socialiste et mener une stratégie d'action indirecte face aux nations occidentales.

Il est utile de rappeler que l'affaire de Cuba en octobre 1962 joue, ainsi qu'elle l'a fait pour la marine de combat, le rôle de catalyseur dans le développement de la flotte marchande. L'affrètement de navires étrangers ne peut alors être envisagé pour une opération qui doit rester le plus longtemps possible discrète. Or, l'ensemble des matériaux nécessaires à la construction des infrastructures des bases, et surtout les missiles, ne peuvent être acheminés que par voie de mer.

Prenant conscience du besoin, les dirigeants communistes imposent à partir de 1962 un taux de croissance du tonnage marchand supérieur à 10 %, qui chute de moitié environ après la crise mondiale des années 70. En 25 ans, la flotte passe ainsi de 4,7 à 25,8 millions de

tonneaux de jauge brute. Elle se hisse en 1988 au 5<sup>ème</sup> rang mondial, devançant même les plus fervents adeptes de la stratégie de Mahan : les Etats-Unis et la Grande-Bretagne.

Cette flotte en 1970 est jeune, elle ira ensuite en vieillissant. Les Soviétiques répugnent souvent à désarmer les anciennes unités et n'ont pas les moyens de les moderniser. Les navires sont de taille moyenne, car leur gabarit est dicté par les limitations qu'impose le franchissement des détroits baltes et du canal de Suez. Ils sont en général non spécialisés et les flottes de pêche occupent une place prédominante.

D'un point de vue stratégique, la flotte marchande occupe également une place que Mahan aurait difficilement pu prévoir. L'amiral Gorshkov l'a, en revanche, bien saisi : c'est le rôle d'auxiliaire de la marine militaire.

Marine d'Etat, elle est presque totalement affranchie des contraintes de rentabilité économique qui pèsent sur une flotte privée. Elle peut être ainsi employée avec beaucoup de souplesse par le gouvernement. Nombreux sont aussi les bâtiments dont les dimensions sont adaptées au transport de véhicules et matériels militaires (navires rouliers et navires porte-barges). C'est là le signe d'une stratégie à long terme.

Par sa capacité de soutien, la flotte de commerce est également en mesure d'assurer la logistique des pays sympathisants en guerre. Ce sera le cas au Viêt Nam pour s'opposer aux Etats-Unis ou en Syrie lors du conflit israélo-arabe.

La flotte de commerce remplit également la mission permanente de recueil de renseignement. Elle est présente sur toutes les mers et peut surveiller les mouvements des navires étrangers et l'activité dans les ports. Il suffit pour s'en convaincre d'observer les antennes hérissant certains chalutiers soviétiques que les seules contraintes de la pêche ne suffisent pas à justifier. S'il en était besoin, l'activité particulièrement soutenue des navires de pêche aux abords des ports militaires stratégiques comme Brest l'atteste également.

### **3.3 La volonté affirmée d'une flotte à vocation mondiale.**

Les mers recouvrent plus des deux tiers de la surface de la planète. Dans cette immensité, la petite taille des flottes, leur mobilité, permettent à un adversaire résolu d'attaquer par surprise les côtes de tout Etat qui se placerait en position strictement défensive. Pour Mahan, ce n'est donc qu'en portant résolument ses forces contre les intérêts de l'ennemi qu'il est possible

d'acquérir l'initiative stratégique. La guerre sur mer a donc cette spécificité que dès les premiers instants, selon le théoricien américain, il faut être capable de " faire de la côte de l'ennemi sa propre frontière ".

A cela, Gorshkov répond que la flotte soviétique ne vise qu'à défendre la paix et la sécurité de l'URSS. Réduire l'analyse à cette assertion serait toutefois oublier une autre affirmation de l'amiral d'inspiration beaucoup plus mahanienne : " le drapeau de l'Union soviétique flotte sur le monde entier. Tôt ou tard, les Etats-Unis devront comprendre qu'ils n'ont plus la maîtrise des mers ".

La composition de la marine conforte cette vision expansionniste. Elle comprend en effet un grand nombre d'unités de fort tonnage. La construction de bâtiments ravitailleurs capables d'accompagner les flottes et d'assurer leur soutien logistique le confirme : la marine soviétique acquiert une nette vocation océanique.

Au-delà des déclarations, le chef de la marine de l'Union soviétique met en application ses véritables convictions. Il déploie les bâtiments sur presque tous les océans à partir du milieu des années 60 alors qu'ils avaient été pratiquement absents de la haute mer durant les années 50. Il veut ainsi montrer que la flotte a surmonté l'obstacle des détroits fermant les mers bordières. L'Union soviétique doit être maintenant capable de desserrer l'encerclement auquel les Etats-Unis voudraient la contraindre.

Très concrètement aussi, l'apparition de ses bâtiments sur toutes les mers permet à Gorshkov de disperser les flottes occidentales. Il dilue ainsi la menace qu'elles font peser sur l'URSS. Moins de dix ans lui suffisent pour affirmer résolument la large présence soviétique partout dans le monde.

En 1964, la marine russe surgit en Méditerranée. Il faut toutefois attendre la guerre des six jours pour qu'elle se renforce et s'y installe durablement. En 1967 ce qui n'était qu'un détachement devient l'Eskadra. Son volume augmentera jusqu'à atteindre une cinquantaine de navires et sous-marins. La flotte de la mer Noire lui sert de réservoir. L'Eskadra ne cesse de suivre avec beaucoup d'insistance l'activité des navires occidentaux. Ainsi, en 1973, alors qu'éclate la guerre du Kippour, la flotte américaine est totalement neutralisée par près d'une centaine de bâtiments soviétiques qui s'opposent à son action.

A la faveur du désengagement des Britanniques en 1968, les bâtiments soviétiques se déploient également en océan Indien. La guerre en Afghanistan les pousse ensuite à accroître leur taux de présence dans le quart nord ouest de cet océan. Ce théâtre restera un lieu de patrouille très fréquenté par les flottes russes, tout comme la mer du Japon et plus tard la mer de Chine.

En 1969, les Soviétiques mènent avec leurs homologues cubains un exercice dans la mer des Caraïbes. Ils prouvent à Washington que leur marine est devenue une réalité et qu'elle peut

constituer un moyen d'action jusqu'aux proches abords du continent américain. La même année, les navires soviétiques s'aventurent en Atlantique Sud.

A partir de 1975, une étape supplémentaire est franchie avec la réalisation, à l'échelle mondiale de grands exercices qui impliquent en même temps plusieurs flottes sur des théâtres différents. Le but est de démontrer que Moscou a acquis la capacité à déployer des forces loin et qu'elle est capable d'organiser une coordination à l'échelle de la planète. Elle veut prouver que la maîtrise des mers n'est plus l'apanage des Etats-Unis.

L'exercice Okean 75 l'illustre. Il se déroule en même temps en mer de Norvège, au large de l'Islande du Golfe de Gascogne et de l'Afrique de l'Ouest, en Méditerranée et dans le nord de l'océan Indien ainsi que dans le Pacifique, les mers de Chine et du Japon. D'année en année, la montée en puissance de ces entraînements est confirmée. La concentration des différentes flottes est systématiquement recherchée. Springex 1984 voit ainsi le rassemblement du tiers des flottes du Nord ainsi que de très nombreux sous-marins.

Il est indéniable également que d'une façon certainement moins apparente, mais tout aussi significative, les sous-marins soviétiques sont déployés sur la majeure partie des océans. Cette nécessité est apparue encore plus impérative lorsque les premiers SNLE ont été mis en service. La portée relativement modeste des premiers missiles les a alors contraints à s'approcher des côtes américaines. Dans ces zones ils devenaient toutefois beaucoup plus vulnérables compte tenu de leur faible niveau de discrétion et de la concentration des défenses américaines.

Ce désir de prouver que la marine peut être présente sur toutes les mers n'est certainement pas étranger à la volonté de faire peser une menace sur les voies de communications maritimes des adversaires. Cette menace a été renforcée pour le Japon notamment par une politique d'encercllement et d'acquisition de points d'appui outre-mer.

### **3.4 La recherche d'une certaine organisation du monde.**

-

C'est parce que les Anglais avaient su, au travers d'un vaste empire colonial, tisser un réseau de points d'appui outre-mer qu'ils ont pu régner en maître sur les océans. Tant que dure la paix, la nécessité de pouvoir disposer d'escalas sûres peut apparaître secondaire. En revanche, lorsqu'une nation envoie ses navires militaires ou civils loin de ses rivages et qu'une crise ou une guerre menace, ceux-ci doivent pouvoir être accueillis dans des ports amis. Mahan justifie

ainsi la naissance des empires coloniaux et des " stations " le long des routes maritimes : le cap de Bonne-Espérance, Sainte-Hélène ou Maurice ou des " postes " tels que Gibraltar, Malte ou l'entrée du Saint-Laurent.

L'émancipation des anciennes colonies occidentales et les guerres de libération fournissent aux Soviétiques l'alibi qui leur permet d'étendre considérablement leur implantation dans le monde. Leurs prétentions prennent la forme d'une recherche systématique d'alliances avec des Etats sympathisants susceptibles d'appuyer une présence sur les mers lointaines. Il est probable que les entreprises russes en Afrique, au Moyen Orient, en Asie et dans les Caraïbes, tout comme dans les régions septentrionales ou arctiques sont autant une recherche de bases et de points d'appui que la manifestation d'une volonté d'exporter le socialisme. L'antagonisme entre l'Est et l'Ouest prend ainsi l'apparence d'une confrontation autour de positions que Mahan qualifie d' " avancées ".

Les points convoités se situent le plus souvent dans le Tiers-Monde. L'URSS n'apportant pas l'aide économique que les pays attendent en retour de leur collaboration, il y a souvent peu de constance dans les alliances nouées. La carte des bases et des points d'accueil des flottes soviétiques n'est donc jamais figée.

En Méditerranée, l'Eskadra réussit à s'implanter en Egypte, où elle obtient le droit de disposer de la base d'Alexandrie en 1968, mais elle doit s'en retirer en 1972. Les visées se portent alors vers la Syrie et l'Algérie qui ne répondent qu'avec réserve aux attentes des autorités soviétiques. La Yougoslavie et la Grèce offrent également certaines facilités aux flottes. L'Albanie se prête au jeu et autorise l'implantation d'une base de sous-marins à Valona. Cette base ne manquera pas d'inquiéter les Occidentaux jusqu'à son évacuation en 1958.

Dans l'Atlantique, Moscou ne trouve au nord qu'un seul véritable allié en la personne du président cubain dont la fidélité ne sera pas démentie. Au sud, les Soviétiques s'appuient d'abord sur la Guinée qui met fin aux accords de coopération en 1980. C'est ensuite l'Angola qui accueille les Soviétiques à Luanda.

Dans l'océan Indien, la Somalie ouvre le port de Berbera, point d'appui essentiel, avant que la marine ne l'abandonne en 1977. Ce sont l'Ethiopie et le Yémen du sud qui offrent ensuite les mêmes facilités. Le soutien proposé dans plusieurs ports par New Delhi n'est pas non plus étranger à l'accroissement de la présence soviétique dans le nord de l'océan Indien. Leur activité dans le sud prend appui sur le port de Maputo. La position stratégique ainsi acquise constitue une place essentielle pour le contrôle du canal du Mozambique.

Les bases soviétiques dans le Pacifique sont demeurées inexistantes et les facilités offertes très réduites jusqu'à ce que le Viêt Nam ne permette l'installation à Cam-Ranh d'une base très importante.

Il est également intéressant de noter qu'à l'échelle régionale, la deuxième guerre mondiale avait déjà permis à l'URSS de procéder à la mainmise sur un certain nombre de points d'appui. Bien que ne s'ouvrant pas sur la haute mer, les ports polonais et ceux de la République Démocratique d'Allemagne lui ont offert le contrôle de tout le Sud de la Baltique. De même les bases de Roumanie et de Bulgarie lui ont permis de s'imposer dans toute la partie occidentale de la mer Noire. L'acquisition de la presqu'île de Sakhaline et des Kouriles a également transformé la mer d'Okhotsk en un lac soviétique.

La possibilité pour la marine de disposer de l'ensemble de ces points d'appui a été essentielle pour asseoir son expansion et permettre de déployer des flottes importantes sur des théâtres lointains. Les bâtiments auxiliaires n'ont jamais été suffisants en effet pour maintenir une présence durable. Conscient de l'enjeu que représentait l'existence de ces bases outre-mer, Gorshkov n'a pas hésité à se rendre lui-même en Inde pour négocier l'augmentation des facilités que ce pays accordait à ses bâtiments.

### **3.5 Une marine aux capacités offensives certaines .**

Gorshkov, définissant les missions imparties aux forces maritimes, rend d'abord hommage à la participation qu'elles apportent à la sécurité et la paix dans le monde. C'est, selon lui, leur raison d'être, et il cite les trois motivations stratégiques qui doivent animer la marine :

- la protection du territoire de l'Union soviétique contre les attaques qui viendraient de la mer, et le contrôle des routes maritimes qui permettent le ravitaillement de la nation,
- la participation à la dissuasion nucléaire en mettant en oeuvre les sous-marins nucléaires stratégiques,
- l'attaque des voies de communication adverses.

Il n'omet toutefois pas de préciser que les forces navales subissent la pression des flottes adverses et doivent être en mesure, dès le début de la guerre de passer à l'offensive. Cette

affirmation n'est pas en contradiction avec la vocation essentiellement défensive que l'amiral prête à la marine tout au long de son ouvrage. La défense doit simplement être agressive, ce en quoi il rejoint tout à fait Mahan.

Rosinski, dans son " Commentaire de Mahan ", parlant de la stratégie, la qualifie de "rapport actif basé sur la nécessité d'une action offensive par la bataille pour assurer la défense ". Mahan prône l'engagement décisif au plus tôt pour abattre la puissance de l'ennemi, la maîtrise de la mer en est ensuite la conséquence. Même le plus faible est ainsi condamné à rechercher le combat, pour user le potentiel ennemi, jusqu'à être en mesure de renverser le rapport de force. Il s'agit bien là pour Mahan d'une spécificité de la guerre sur mer par rapport à la guerre sur terre : " Cela nous ramène vers le principe fondamental de toute guerre navale, à savoir que la défense ne peut être assurée que par l'offensive; de plus, l'unique objectif de l'offensive demeure la force organisée de l'ennemi : sa flotte de combat ".

La physionomie de la flotte soviétique l'atteste, les bâtiments construits doivent pouvoir affronter les bâtiments de l'OTAN. Ils sont de plus en plus gros comme s'ils devaient surclasser leurs concurrents américains. Les croiseurs de la classe KIROV de 25 000 tonnes n'ont pas d'équivalent occidental. Les autres croiseurs récents jaugent entre 10 000 et 12 000 tonnes. Les derniers destroyers construits de 8 000 tonnes ressemblent tout à fait à des croiseurs.

Une autre tendance de la marine soviétique réside dans la multiplicité des armements installés à bord des navires. A tonnage égal, les bâtiments soviétiques sont beaucoup plus armés que ceux des autres marines, laissant penser là aussi qu'ils doivent pouvoir se mesurer avantageusement à eux.

La bataille navale reste dans l'esprit de Gorshkov l'une des tâches essentielles de la flotte. Longtemps elle a été la seule forme d'engagement que connaissait la marine. Elle a ensuite évolué avec l'arrivée des missiles et des charges nucléaires qui ont considérablement accru les distances de tir et les puissances de feu. Mais elle n'a pas pour autant perdu sa raison d'être. Bien au contraire, elle demeure la façon la plus radicale de neutraliser l'adversaire. Compte tenu du caractère de plus en plus foudroyant des coups que l'adversaire peut porter à partir de la mer, Gorshkov a tendance à considérer que cette bataille doit être provoquée et hâtée pour frapper avant d'être soi-même frappé. Il se livre ainsi à une analyse des paramètres qui doivent permettre d'acquérir la supériorité dans le combat naval : la vitesse, la capacité à manoeuvrer, l'intensité du feu.

Les groupes de porte-avions américains constituent la cible prioritaire de la marine soviétique. Ils représentent non seulement un risque réel pour le territoire de l'URSS qu'ils peuvent frapper grâce aux armes nucléaires de leurs bombardiers, mais ils sont surtout une menace susceptible de priver la flotte soviétique de sa liberté de mouvement. Face à eux, la marine

doit se tenir prête à déployer la force combinée de ses sous-marins, des croiseurs et des avions à long rayon d'action.

Dans le concept soviétique, la destruction des groupes de porte-avions justifie par ailleurs l'usage des armes nucléaires tactiques. Aux yeux de l'OTAN, cette doctrine d'emploi a donné à l'affrontement flotte contre flotte un caractère très risqué où la victoire pouvait rester indécise. Si la vulnérabilité des sous-marins soviétiques, souvent bruyants, et des bâtiments, peu défendus contre la menace aérienne, pouvait laisser croire qu'ils seraient détruits avant d'avoir tiré, il n'en demeure pas moins que leur nombre inquiétait les stratèges occidentaux. Il aurait suffi en effet, qu'un seul ne soit pas touché pour que ses armes nucléaires s'avèrent foudroyantes.

Il est aussi couramment fait état d'une autre mission offensive attribuée aux croiseurs en cas de guerre. Il s'agit pour eux d'attaquer les bâtiments de lutte anti-sous-marine occidentaux qui pourraient se déployer au large des côtes soviétiques ou patrouiller entre le Groenland, l'Islande et le Royaume-Uni. Cette bataille navale programmée doit permettre aux SNA et aux SNLE d'atteindre la haute mer sans être détectés.

L'arrivée des porte-aéronefs de type KIEV, mais surtout des porte-avions type AMIRAL KUZNETSOV s'inscrit également dans la continuité de l'effort pour acquérir la supériorité dans le combat naval. Leur construction constitue un tournant dans la stratégie maritime soviétique. Depuis l'apparition de la menace aérienne, la marine soviétique ne pouvait pas en effet sortir de la zone couverte par l'aviation basée à terre sans prendre des risques importants. Robert Waring Herrick écrit en 1968 : " la zone qui s'étend de la ligne de côte jusqu'à environ 150 miles est considérée comme le seul espace maritime dans lequel l'URSS peut espérer obtenir la maîtrise des mers face à la puissance des forces navales de l'OTAN ".

Le porte-avions, avec son groupe aérien embarqué, donne à la marine soviétique la capacité offensive d'une flotte océanique. Elle peut dès lors s'affranchir du lien avec la terre pour se porter au devant de l'adversaire.

### **3.6 Une flotte au service d'un dessein politique.**

Il serait incomplet de conclure ce chapitre qui aborde la vision de Gorshkov sur la marine sans signaler également le rôle politique qu'il lui confie dès le temps de paix.

Présente sur toutes les mers, elle est l'ambassadrice de la nation soviétique, avant tout auprès des Etats du Tiers Monde. Il est indéniable que la démonstration de puissance que représentent à l'étranger les croiseurs impressionne les pays hôtes. Multipliant les manifestations, Gorshkov entend ainsi renforcer le prestige de l'URSS pour faire pression sur certaines nations amies et les dissuader en même temps de toute coopération avec un autre allié. Les forces navales constituent un instrument de la politique étrangère. Elles sont capables tout autant d'aider un ami que de menacer un adversaire potentiel. Les Soviétiques feront grand usage de la diplomatie navale, notamment lorsqu'il s'agira de trouver des bases outre-mer.

Vis à vis des puissances capitalistes, la seule présence des navires russes au contact des flottes des pays de l'ouest ou leur présence dans des ports occidentaux doit constituer un signe fort. Ils attestent la détermination et la capacité technologique soviétique. Ils représentent ainsi le complément essentiel à la politique de dissuasion, étant en plus eux-mêmes porteurs d'armes nucléaires de forte puissance.

Mahan avait déjà évoqué ce rôle de contrainte que pouvait constituer en dehors des batailles cette puissance qui " ressort des faits, avec ses caractères de pression silencieuse, constante, épuisant l'ennemi, le privant de ressources en conservant les siennes, entretenant la guerre dans des lieux où elle-même n'intervient qu'en arrière-plan ".

Parce qu'il a su prôner une stratégie maritime au service de la puissance de l'Etat, Gorshkov a profondément influencé l'orientation prise par la marine soviétique. Il a su montrer que l'URSS, puissance continentale, avait des intérêts à défendre sur les mers. Il a souhaité donner une dimension mondiale à cette vocation maritime. Il a donc favorisé la construction d'une puissante flotte commerciale et militaire. Il a voulu imposer la marine soviétique en rivale de la toute puissante marine américaine. Il a déclaré pouvoir disputer à cette dernière la suprématie des océans. Il a réussi enfin à inquiéter les Occidentaux, les efforts consentis par les Etats-Unis pour maintenir leur supériorité navale l'attestent.

Le commandant en chef de la marine avait donc bien là une conception toute mahanienne de la stratégie navale. Toutefois, la période de transparence qui s'ouvrira avec le président Gorbatchev, puis l'effondrement du bloc soviétique, révéleront bien des faiblesses et la fragilité de certaines composantes de l'Etat, parmi lesquelles, la marine.

Ne faut-il finalement pas voir là, la confirmation des principes de Mahan? Lorsque celui-ci détaille les caractéristiques d'une nation qui fondent la puissance maritime, force est de reconnaître que l'Union soviétique en possède bien peu.

#### **4 Une réalité maritime trop fragile selon les théories de Mahan.**

Nous avons, jusqu'à présent, considéré la puissance navale soviétique dans ce qu'elle a d'apparent : son volume, ses armes, son expansion et son déploiement, ou dans les intentions qui animent ses responsables. L'ensemble est impressionnant, même si l'appréciation de sa puissance reste très difficile. Beaucoup de passions sont souvent venues entacher les évaluations de ses capacités réelles. Les uns voulaient y voir une grave menace pour l'Occident ce qui aurait justifié l'accroissement de leurs propres budgets militaires. Les autres, persuadés des intentions pacifiques des dirigeants communistes, ne voulaient y voir que l'expression de la simple défense des intérêts de la nation socialiste.

Les faiblesses avec lesquelles elle apparaîtra aux observateurs après la désintégration du bloc de l'Est conduisent toutefois à s'interroger sur la solidité des fondements qui lui avaient servi de support. L'Union soviétique possédait-elle réellement les capacités intrinsèques que Mahan jugeait indispensables à une nation pour qu'elle puisse acquérir la maîtrise des mers?

Dans son analyse de l'oeuvre de Mahan, Rosinsky déclare : " Quand Mahan, dans l'introduction systématique de son oeuvre originelle *The Influence of Sea Power upon History*, entreprend de développer les éléments de la puissance maritime, ce n'est pas vers les acquis économiques et militaires d'une nation maritime qu'il se tourne, tels que le nombre de ses marins, le tonnage de ses navires, la puissance de sa flotte de combat, mais vers les fondements de sa vie nationale :

- ses bases géographiques.....

- ses caractéristiques politiques marquantes : caractère de la population, type de gouvernement.... "

Parmi les qualités essentielles requises, l'analyse des données tend à prouver que bon nombre font défaut à l'Union soviétique. Géographiquement, humainement et politiquement, la situation du pays se prête peu à un destin océanique mondial.

#### **4.1 Les contraintes géographiques.**

L'un des handicaps majeurs de l'Union soviétique réside dans sa situation géographique.

Ses façades maritimes tout d'abord s'ouvrent sur quatre mers différentes. Elles sont isolées les unes des autres, même si le canal des cinq mers, accessible aux navires de faible tonnage a mis en communication la Baltique, la mer Noire et la mer Blanche. De cette séparation découle un partage des bâtiments russes entre quatre flottes qui ne peuvent se rejoindre qu'au prix d'un long transit. Il y a là une entorse sévère à l'un des principes fondamentaux que prône Mahan : la concentration des forces. Il affirme ainsi : " la situation peut, ou porter à la concentration des forces, ou nécessiter leur dispersion. Ici encore, les îles Britanniques ont un avantage sur la France.....Les flottes françaises du Levant et du Ponant ne peuvent se réunir qu'en traversant le détroit de Gibraltar. A tenter ce passage, elles ont couru bien des risques et parfois souffert bien des pertes ". La situation est encore plus critique en URSS qu'en France.

Un facteur aggravant vient assombrir la situation des flottes soviétiques. Aucune des quatre ne peut accéder librement durant toute l'année à la haute mer. Leur capacité de déploiement s'avère ainsi fragile et peut être remise en cause brutalement.

Les bâtiments affectés à la Baltique par exemple, sont contraints d'emprunter les détroits danois du Skagerrak ou du Kattegat pour atteindre la mer du Nord.

La flotte de la mer Noire ne peut pas non plus s'affranchir des détroits du Bosphore et des Dardanelles si elle veut passer en Méditerranée. Même si la convention de Montreux fait une obligation aux Turcs de laisser passer les bâtiments militaires, ceux-ci doivent se plier à de lourdes contraintes et se voient imposer certaines restrictions. Pour atteindre ensuite l'Atlantique, les navires soviétiques doivent encore passer le détroit de Gibraltar où les Britanniques et l'OTAN les observent.

Sur la côte Est, la base principale Vladivostok, est baignée par la mer du Japon. Cette dernière est quasiment fermée. Elle est isolée du Pacifique par les détroits japonais et par le détroit de

Tsouchima entre le Japon et la Corée; le passage plus au Nord par les Kouriles impose un large détour.

La flotte du nord enfin, à partir de la mer Blanche, peut seule se déployer sans avoir à franchir de détroit. Autre atout, le port de Mourmansk reste libre de glace toute l'année. Toutefois, la liberté d'action n'est qu'apparente car, si cette flotte veut atteindre l'Atlantique, elle est contrainte de passer entre le Royaume-Uni, l'Islande et le Groenland, passage que l'OTAN prend soin de surveiller étroitement.

#### **4.2 DES LIGNES DE COMMUNICATION FRAGILES.**

Scrutant également les lignes de communication auxquelles Mahan donne une importance stratégique, force est de constater que l'URSS se trouve là aussi pénalisée.

Sur ses propres côtes d'abord, la marine souffre de l'isolement des ports situés à l'Est. " Le rapport de la côte avec l'arrière pays est important " affirme Mahan. Pour ravitailler ces ports, hormis le Transsibérien, dont la capacité de transport est très limitée, existent deux routes maritimes. Celle du Nord est la plus courte. Mais, s'inscrivant au-delà du 70 ° parallèle de latitude nord, elle s'avère très risquée et aléatoire selon le régime des glaces. Dans sa partie la plus orientale, la banquise est très proche de la côte et le passage peut ainsi être bloqué par un pack difficilement pénétrable.

La route du Sud, même si elle est plus longue, présente l'avantage d'être ouverte toute l'année. Toutefois, elle est très vulnérable car elle emprunte le canal de Suez et ceinture toute l'Asie.

En cas de guerre, il y aurait donc fort à parier que les voies de communication maritimes soviétiques seraient interrompues. La marine de commerce serait alors réduite à une navigation côtière de faible activité.

Etendues à l'échelle de la planète, les lignes de communications soviétiques présentent également une grande fragilité. Les points d'appui dont on a pu évoquer précédemment l'importance et la place au coeur de la stratégie navale océanique sont souvent très insuffisants. Ils ne fournissent, pour la plupart, qu'un soutien très précaire à la marine. Ainsi voit-on les bâtiments soviétiques passer de longs mois au mouillage à la limite des eaux territoriales de pays amis au lieu de relâcher dans des ports. C'est le cas la plupart du temps en Méditerranée. Outre l'aspect désagréable pour les équipages que peut représenter cette immobilisation démoralisante, les navires ne bénéficient que d'un entretien limité. Même des

bases telles que Dalhak en mer Rouge ou Socotra au Soudan, à l'entrée du golfe d'Aden, n'ont jamais disposé d'aucune infrastructure sérieuse. Elles n'ont jamais permis d'abriter et de réparer convenablement les bâtiments. Souvent ces ports n'ont été que des mouillages plus ou moins bien protégés.

Il pouvait de toute manière difficilement en être autrement compte tenu de la relative volatilité des alliances que l'URSS nouait par le monde. Plus finalement que de points d'appui, depuis que le voile a été levé au début des années 90, il faudrait seulement parler de facilités offertes à la marine pour caractériser ce que les bâtiments trouvaient lorsqu'ils faisaient escale. Certains iront même jusqu'à y voir une illustration de l'échec de la diplomatie navale que Gorshkov prônait.

L'obstacle géographique demeurera toujours, réduisant donc la prétention soviétique d'exercer une quelconque espèce de domination à l'échelle de la planète. Au mieux l'URSS pouvait imposer sa suprématie sur les mers adjacentes et tenter de dénier aux Etats-Unis la maîtrise des océans. Telle est certainement l'une des leçons que nous enseigne la situation essentiellement continentale du pays. Ce n'est toutefois pas le seul élément qui s'est dressé pour faire obstacle à la réalisation des principes que Gorshkov avait empruntés à Mahan. Il aurait en plus fallu, pour qu'ils aboutissent, que l'URSS dispose d'une population véritablement imprégnée d'un dessein maritime, une population dont les traditions l'eussent orientée énergiquement vers les océans.

#### **4.3 Une population dont le caractère est peu attaché à la mer.**

Lorsque Mahan étudie l'effet du caractère et des aptitudes d'un peuple sur le développement de la puissance navale, il rend encore hommage à l'Angleterre pour l'esprit de colonisation qui a toujours animé ses sujets. Le tempérament aventureux des Britanniques et leur penchant pour le commerce leur a permis de conquérir le monde pour y commercer. La proportion des gens de mer, les travailleurs des arsenaux, l'entraînement et l'instruction des marins qu'ils soient militaires ou civils jouent également un rôle essentiel dans l'accession à la domination des mers. " On admettra qu'une population nombreuse adonnée à des métiers touchant à la mer est maintenant comme autrefois un élément important de la puissance maritime " déclare Mahan.

Il faut donc trouver un soud amalgame de données traditionnelles, économiques et historiques au sein de la population pour qu'elle puisse se forger une quelconque aspiration maritime. Or, même si depuis le 18<sup>ème</sup> siècle, sa flotte s'est toujours située entre la troisième et la huitième place dans le monde, il n'en demeure pas moins que la Russie a toujours été une

puissance essentiellement continentale. Son passé offre peu d'épisodes maritimes intenses. L'immensité de son territoire l'a longtemps dispensée de regarder vers l'extérieur. Il n'y a donc aucune véritable tradition maritime.

Le comportement de la marine depuis le début du 20<sup>ème</sup> siècle n'est pas fait non plus pour pousser le citoyen soviétique à changer de sentiment. Ce sont en effet surtout les échecs et les renoncements qui frappent les esprits : la flotte russe est défaite face aux Japonais durant la guerre de 1904-1905; elle est absente de la première guerre mondiale; elle s'effondre en 1917 et ne joue qu'un rôle mineur durant la deuxième guerre. Souvent d'ailleurs, les marins soviétiques se battent à terre aux côtés des combattants de l'armée.

Ajoutons à cela que la discipline à bord des navires soviétiques est particulièrement stricte, les conditions de vie très dures et le service empreint d'une grande monotonie. Il est donc aisé de comprendre le peu d'empressement qui a pu pousser les volontaires à s'engager dans la marine. Les grandes mutineries de la marine russe en 1917 et 1921 ont ainsi jalonné son histoire, attestant l'arbitraire et la brutalité de son fonctionnement. Plus récemment, en 1975, l'équipage d'un destroyer soviétique de la Baltique s'est mutiné et a tenté de rejoindre la Suède, soulignant que le mécontentement et l'esprit de rébellion persistaient.

Avec une ressource en personnel de fait limitée, donc obligatoirement de qualité inégale, une discipline de fer destinée à se prémunir contre tout refus d'obéissance, la marine soviétique n'a donc jamais pu valoriser la compétence individuelle et l'esprit d'entreprise.

S'il est extrêmement difficile de juger de la valeur réelle des équipages, il est toutefois indéniable que le métier de marin fait appel à de larges compétences techniques. Ces compétences sont surtout détenues par les officiers marins ayant une certaine ancienneté, et ils sont peu nombreux dans la marine soviétique. La part des appelés est en effet prépondérante. Ceux-ci sont peu qualifiés et peu enclins à poursuivre une longue carrière militaire après avoir subi les pesanteurs et les rigidités de la hiérarchie.

La capacité opérationnelle des bâtiments repose également sur l'esprit d'initiative de chacun et la confiance qui peut s'établir entre les membres de l'équipage; deux qualités que la doctrine communiste n'a pas fait figurer au rang de ses priorités.

Le faible taux de jours de mer des bâtiments soviétiques, deux fois plus faible que celui imposé à leurs homologues américains ne contribue en rien à favoriser l'entraînement des différentes unités ni à améliorer l'état d'esprit des équipages. De surcroît, l'observation des navires soviétiques à la mer ou au mouillage a montré une grande routine dans les activités quotidiennes, ce qui ne contribue certainement pas à soutenir le moral du personnel.

Le facteur humain apparaît donc comme un point faible de la marine. Il est très intimement lié au peu d'attrait que la mer a longtemps exercé sur la Russie. Il est également la conséquence de la conception soviétique qui n'a jamais finalement accordé qu'un rôle secondaire à la marine dans la stratégie et au sein des forces armées.

#### **4.4 La place secondaire de la marine de guerre dans la doctrine militaire soviétique.**

Dans l'oeuvre de Mahan, le théoricien donne à l'affrontement entre la puissance de la mer et la puissance de la terre une signification grandiose où la première se rend en définitive maître de la seconde. Ceux qui ne l'ont pas perçu ont finalement été vaincus, quels qu'aient pu être leurs succès continentaux. Louis XIV a vu le royaume de France s'effondrer alors qu'il abandonnait l'oeuvre de Colbert pour donner à la marine un rôle secondaire. Mahan a également vu dans le désintéret de Napoléon pour la mer la cause de sa chute. Le titre même de son livre " The Influence of Sea Power upon History " et l'introduction de cet ouvrage, montrent avec quelle insistance Mahan place la stratégie maritime au coeur des fondements de la puissance politique des nations.

Or, si la maîtrise des mers a pu être la volonté de Gorshkov, la pensée des dirigeants soviétiques n'a jamais véritablement placé les affaires navales au centre du débat stratégique. Il aurait été également surprenant que les états-majors, largement dominés par l'armée de terre, cèdent à la marine une place prépondérante. L'organisation de la défense atteste bien que, malgré l'impulsion qui pouvait lui avoir été donnée, la flotte garde un rôle secondaire. Il faut certainement y voir l'effet du sentiment d'encerclement qu'éprouve l'URSS face à la politique d'endiguement terrestre des Etats-Unis. Confrontée à la menace terrestre qui est la plus tangible, la flotte ne peut pas constituer la réponse appropriée. C'est ainsi qu'en pratique, il faut compter avec l'opposition des autres armées qui ont tendance à réduire la marine à la stricte défense de la patrie et au rôle d'auxiliaire des opérations terrestres.

Le rôle de deuxième plan de la marine de guerre est illustré par le rang qu'elle occupe dans la hiérarchie des armées : le cinquième et dernier, après les forces de missiles stratégiques, l'armée de terre, les forces de défense aérienne et l'armée de l'air. Castex écrit dans les *Mélanges Stratégiques* en évoquant l'URSS : " il est bien évident que dans un tel Etat, les armées de Terre et de l'Air étaient tout dans l'estime publique, tandis que la Marine comptait peu ou pas.... ". Le faible nombre d'officiers de marine dans les états-majors de haut niveau le confirme également. Il n'y a pas de stratégie navale particulière, il y a plutôt une stratégie d'emploi des moyens navals au sein d'une stratégie commune à toutes les armées.

Au sein du ministère, le commandant en chef de la marine est subordonné à plusieurs maréchaux qui peuvent à tout moment l'évincer du débat stratégique et accessoirement du partage budgétaire. Ce sont par ailleurs les dirigeants du parti qui, omniscients, décident de la construction et de la taille des forces navales. Leur manque de conviction dans la nécessité d'assurer la maîtrise des mers est apparent lorsque l'on considère la composition de la marine. Le sous-marin, qui reçoit une place prépondérante, est conçu pour remplir la mission de dissuasion et d'attaque des forces adverses. Il ne permet en aucune façon d'assurer la maîtrise des mers et la protection des flottes commerciales. L'ingérence du parti explique certainement aussi le retard pris par l'Union soviétique dans la construction des porte-avions. Ils n'apparaissent qu'au milieu des années 70, alors que la deuxième guerre mondiale avait clairement montré leur importance.

Plutôt que de concevoir une marine dont la vocation aurait été la maîtrise des mers, les autorités soviétiques ont mis sur pied une marine aux atouts océaniques certes indéniables, mais seulement destinée à mener des actions ponctuelles au large. Le risque de la voir détruite dans une bataille compte tenu du prix payé et des efforts consentis pour lui donner naissance ont certainement plaidé pour réduire son rôle. Parlant du manque d'assurance de la stratégie française, Mahan disait : " Cela lui interdisait une prise de position unilatérale, mais, du même coup, la faisait hésiter en permanence entre une stratégie navale à longue distance et long terme et une préoccupation défensive à court terme sur le front terrestre européen ". Cette affirmation s'applique parfaitement à la vision que les Soviétiques ont pu avoir de leur marine.

## **5 CONCLUSION**

Même si l'éclatement du bloc soviétique a ruiné toute ambition mondiale, le fait que Moscou, confronté à d'énormes difficultés ait attaché tant de prix à conserver la flotte de la mer Noire sonne comme un signal fort. Le prestige attaché aux grands bâtiments demeure. La Russie a conservé un porte-avions et un porte-aéronefs. Un nouveau porte-avions serait à l'étude. La volonté de ne pas perdre dans le domaine des forces sous-marines les hautes compétences techniques acquises persiste et les constructions de sous-marins très performants continuent.

La stratégie maritime soviétique est restée longtemps une énigme pour les Occidentaux. Avec la Perestroïka et la Glasnost, puis la levée du secret sur une partie des archives, il a été possible de mieux comprendre le développement de la pensée navale de l'URSS. A n'en pas douter, elle a su réaliser l'un de ses objectifs, celui d'affirmer sa prétention à rayonner bien au-delà du continent européen. La part de la subversion et celle de l'exagération ont joué un grand rôle dans la dimension atteinte par son expansion maritime sur la scène internationale. Bien souvent, les observateurs extérieurs ont amplifié eux-mêmes les capacités réelles de la marine. Ils ont fait naître une certaine inquiétude. Ils ont attaché aux déclarations emphatiques une importance démesurée, sans analyser quels pouvaient être les fondements réels et tangibles de la marine soviétique.

A leur décharge, ces observateurs n'ont pas été les seuls à se tromper sur l'aptitude réelle du pays à soutenir ses prétentions de puissance dominante. L'effondrement de l'URSS n'avait pas été prévu, et encore moins l'essoufflement de toutes les forces du pays que l'on découvrirait exsangues. Mahan écrivait qu'une grande puissance continentale ne pouvait prétendre atteindre à la fois la suprématie sur terre et sur les mers. En 89-90, l'Union soviétique a éprouvé des difficultés considérables tant sur le plan économique que social et sécuritaire avec notamment le réveil des minorités. Pour assurer la survie du pays, le président Gorbatchev n'a pu faire autrement que de procéder à des choix. La flotte ne fut pas épargnée. La marine à 600 bâtiments que le président Reagan avait programmée pour menacer son adversaire soviétique a représenté une provocation que l'URSS n'a pu relever et qui l'a épuisée. Cette attaque, comparable à la guerre des étoiles, a certainement été l'une des nombreuses clés qui ont mis fin à la guerre froide sans que le sang soit versé.

Pour Mahan, le modèle de puissance maritime par excellence était celui de la Grande-Bretagne, de la fin du 18<sup>ème</sup> jusqu'au début du 20<sup>ème</sup> siècle. Ce modèle a ensuite inspiré les Etats-Unis au 20<sup>ème</sup> siècle. Il s'agissait de sociétés où se développait une classe moyenne faite de marchands, de banquiers, de professions pratiquant la libre entreprise. Il s'agissait en définitive de nations capitalistes et entreprenantes. Or, jamais la Russie n'a possédé une classe moyenne dominante, encore moins l'Union soviétique. Le fondement de la société a longtemps reposé sur un système socio-économique distinguant une aristocratie de propriétaires et une classe nombreuse de paysans, reproduite sous d'autres formes pendant l'ère communiste. C'était là le signe d'une population beaucoup plus attachée à la terre qu'au commerce et aux échanges. Pour Mahan, si l'URSS voulait pouvoir prétendre à une maîtrise des mers, il ne lui suffisait pas de construire des bâtiments, il fallait qu'elle se tourne résolument vers une économie ouverte. Il lui fallait accepter les règles d'un libre marché. Il lui fallait en définitive réformer ses institutions beaucoup plus tôt pour les adapter aux fondements du capitalisme. Castex, dans le tome 6 des Théories Stratégiques résume ainsi dans un aphorisme la position soviétique : " la maîtrise de la mer est une idée bourgeoise ".

Se demander si Mahan a été un inspirateur de l'élan maritime de l'Union soviétique depuis 1917, mais surtout depuis le milieu des années 50 peut sembler une interrogation bien futile

face à la réalité du déclin de sa marine, dans la tourmente des années 90. Mahan fournit toutefois un fil conducteur qui donne une logique au développement et aux difficultés de cette marine. Il nous indique, au-delà du seul naufrage économique, pourquoi elle ne pouvait s'imposer à l'échelle de la planète. Au travers de ses principes, l'on peut saisir à la fois la force qui était nécessaire à ceux qui voulaient concurrencer les Etats-Unis, maîtres de la mer, et les faiblesses que ces mêmes bâtisseurs ont négligées ou n'ont pas voulu corriger pour parvenir à leur but.

## BIBLIOGRAPHIE

Robert W. HERRICK : Soviet Naval Strategy : Fifty Years of Theory and Practice

Herbert ROSINSKI : Commentaire de Mahan

Hervé COUTAU-BÉGARIE : La Puissance Maritime Soviétique

Pierre Naville : MAHAN et la Maîtrise des Mers

Amiral S.G. GORSHKOV : The Sea Power of the State

Amiral A.T. MAHAN : The Influence of Sea Power upon History 1660-1783

Jürgen ROHWER : Les Stratégies Navales Soviétiques et les Programmes de Construction Navale (1921-1941); dans Hervé COUTAU-BEGARIE : L'Evolution de la Pensée Navale 3.

André VIGARIE : La Mer et la Géostratégie des Nations.

Les Conceptions d'Alfred MAHAN dans l'évolution de la pensée navale, dans Hervé COUTAU-BEGARIE : L'Evolution de la Pensée Navale 5.

Jean Labayle-Couhat et Bernard Prezelin : Flottes de combat 1980 et 1988

Siegfried BREYER : Guide to the Soviet Navy