



PROMOTION *GÉNÉRAL GALLOIS*

2016 -2017

Puissance de la terre contre puissance de la mer : une réflexion stratégique



CEN Albin LEPRINCE

Sous la direction de :

M. Philippe Richardot

RESUMÉ

Depuis la lutte d'Athènes contre l'Empire perse, le conflit des puissances maritimes et des puissances continentales constitue un schème classique de l'histoire de la guerre en Occident. À l'époque moderne, la géopolitique a donné un caractère mondial à cet affrontement en plaçant au centre du monde un grand espace terrestre eurasiatique central dit *Heartland*, entouré par les mers et la ceinture littorale dite *Rimland*, espace et enjeu d'une lutte d'influence entre puissances terrestres et maritimes pour l'hégémonie mondiale. La mer, qui recouvre 71% de la planète, permet à la puissance maritime dominante de se projeter partout, d'épuiser ses ennemis par le blocus, de prendre pied sur les côtes et d'entretenir des alliés terrestres contre la puissance continentale. En ces temps, les oppositions les plus fortes à cette hégémonie sont manifestées par la France durant les guerres napoléoniennes, et par l'Allemagne durant la Seconde guerre mondiale, grâce au cumul d'une façade maritime occidentale et d'un vaste hinterland, susceptible de constituer un espace économique séparé et rival. Le duel avec la puissance maritime anglo-saxonne s'apparente à celui de la baleine et de l'éléphant. Le *sea power* (Amiral Mahan), règne sur les mers par sa marine, et par extension son commerce, ses colonies, et s'impose sur le continent par une stratégie périphérique : raids, débarquement, bombardement stratégique, financement et aide matérielle à ses alliés. La menace oblige son adversaire à disperser ses forces, et l'invasion soigneusement préparée, dont *Overlord* en 1944 est l'archétype, sanctionne son affaiblissement. La puissance continentale, refoulée des mers, riposte contre ses communications maritimes par la guerre au commerce, et la guerre sous-marine sans restriction. Surtout, face aux alliés de la puissance de la mer, elle cherche à remporter des batailles décisives d'un point à l'autre du continent en basculant ses forces sur ses lignes intérieures. Aussi bien en 1812 qu'en 1941, le choix critique est d'envahir la Russie pour enlever à l'Angleterre tout allié de revers et tout débouché en Europe, voire en Eurasie. La défaite sous l'effort conjugué de la puissance maritime et de son relais terrestre scelle le sort du conflit et marque l'échec de la puissance continentale à bâtir un bloc territorial inexpugnable et autosuffisant. L'effort d'une grande puissance terrestre alliée est une condition décisive à la victoire des thalassocraties. C'est le choc des deux puissances continentales rivales qui rend le perturbateur, comme dit l'Amiral Castex, réellement vulnérable à la stratégie d'usure de la puissance maritime, sans toutefois dispenser celle-ci de passer à la confrontation directe sur un ou plusieurs nouveaux fronts. Enfin, la défaite de la puissance continentale européenne est largement déterminée par des choix stratégiques inadaptés, qui l'empêchent d'actualiser tout son potentiel.

ABSTRACT

Since the war between Athens and the Persian Empire, conflicts between sea and continental powers are a classical scheme in western warfare History. Since the modern era, geopolitics gives to this confrontation a global character by placing in the center of the world a large central Eurasian space called *Heartland*, surrounded by the seas and the coastal belt known as *Rimland*. *Heartland* and *Rimland* are both space and stake for global hegemony between land and sea powers. Covering nearly 71% of the planet, the sea allows the agile dominant maritime power to project itself anywhere, to exhaust its enemies by blockade, to set foot on coasts and support land allies against the sturdy continental power. For the last two centuries, the strongest opposition to this hegemony was manifested by France during the Napoleonic wars. and by Germany during the World Wars, especially the Second one. This long-time duel between European continental powers and Anglo-Saxon sea powers was seen by Napoléon as the struggle between the whale and the elephant. *Sea power* – according to Admiral Mahan – reigns over the seas by its navy, and by its trade, its colonies, and imposes itself on the continent by a peripheral strategy: raids, disembarkation, strategic bombardment, financing and material aid to its allies. This multidirectional threat compels the opponent to disperse his forces, and a carefully prepared invasion, like Overlord in 1944, is the decisive step assuring final victory. The continental power, suppressed from the sea, retaliates with boycott, counterblockade, commerce raiding, culminating in unrestricted submarine warfare. Above all, faced sea power's land allies, continental power seeks to win decisive battles from one point to another on the continent by shifting its forces on its internal lines. Both in 1812 and in 1941, the critical decision was to invade Russia in order to deprive England of any rear ally and any outlet in Europe, or even in Eurasia. Defeat under the joint effort of the sea power and its terrestrial relay sealed the fate of the conflict and marked the failure of the continental power to build an impregnable and self-sufficient territorial bloc. The help of a major land power is a decisive condition for the victory of a thalassocracy. As a matter of fact, the shock of two rival land powers makes the *disturber* (Admiral Castex) vulnerable to the global strategy of sea power, without excluding a necessary land action from naval power. Finally, the repeated defeats of European continental powers are largely determined by inadequate strategic choices and diplomatic blunders.

« *Nur Meer und Erde haben hier Gewicht* » (Seules la mer et la terre pèsent ici).

Goethe

« *Celui qui commande la mer commande le commerce, celui qui commande le commerce du monde commande la richesse du monde, et, par là même, le monde lui-même* ».

Sir Walter Raleigh (cité dans *Robert Heintz, Dictionary of Military and Naval Quotations*, Annapolis, Naval Institute Press, 1966, p. 288).

« *L'empire de la mer est sans nul doute l'empire du monde* »

Amiral Alfred T. Mahan (*The problem of Asia and its effect upon international policies*, Sampson Low-Marston, London, 1990, p.63)

« *Qui tient l'Europe continentale contrôle le Heartland. Qui tient le Heartland contrôle la World Island.* »

Halford John Mackinder (*The geographical pivot of history*, 1904).

« *L'histoire mondiale est l'histoire de la lutte des puissances maritimes contre les puissances continentales et des puissances continentales contre les puissances maritimes* ».

Carl Schmitt (*Terre et Mer, Le Labyrinthe*, Paris, 1985, p.23)

« *Qui maîtrise le Rimland tient l'Eurasie, qui maîtrise l'Eurasie maîtrise la destinée du monde.* »

Nicholas Spykman (*Geography of Peace*, Harcourt-Brace, new York, 1944, p.43).

Table des Matières

RESUMÉ	2
ABSTRACT	3
INTRODUCTION	6
PARTIE I – LA BALEINE NOIE L’ELEPHANT.....	11
1.1 – La <i>Royal Navy</i> règne sur les mers (XVI ^{ème} – XX ^{ème} siècles).....	11
1.2 – La contestation de la maîtrise de la mer : trois tentatives malheureuses	16
1.21 – La campagne de Trafalgar, une course au contrôle de la Manche (29 mars – 21 octobre 1805).....	17
1.22 – La <i>Hochseeflotte</i> et l’impossible égalisation (1914 – 1916)	23
1.23 – La <i>Kriegsmarine</i> , l’ambition d’une grande flotte équilibrée (1935 – 1943)	30
1.3 – L’exploitation de la maîtrise de la mer : L’Europe assiégée, une constante stratégique.....	35
1.31 – La stratégie périphérique	35
1.32 – L’invasion du continent	41
1.33 – L’affirmation de la thalassocratie face aux neutres	48
PARTIE II – L’éléphant veut étouffer la baleine.....	50
2.1 – L’Angleterre inexpugnable (1805 – 1940)	50
2.11 – La descente en Angleterre (1798 – 1805)	50
2.12 – L’opération <i>Seelöwe</i> (1940).....	55
2.2 – La guerre sous-marine durant les deux guerres mondiales : renverser les constantes stratégiques par la technologie.....	59
2.21 – La première guerre sous-marine (1914 – 1918) :.....	62
2.22 – La bataille de l’Atlantique (1939 – 1945).....	69
2.3 – La Russie, puissance – relais continentale : deux cas d’école pour une même constance stratégique	81
2.31 – La Campagne de 1812, ou l’Éléphant contre le Général Hiver.....	84
2.32 – Campagne de 1941 : l’Éléphant contre l’Ours.....	89
LISTE DES TABLEAUX	100
LISTE DES CARTES	101
CONCLUSION	102
BIBLIOGRAPHIE.....	107

INTRODUCTION

Les duels des cités grecques contre l'Empire perse, d'Athènes contre Sparte, de Carthage contre Rome, de Venise contre l'Empire ottoman, s'inscrivent dans une figure classique de l'histoire de l'Occident. L'allégorie de l'éléphant et de la baleine, évoquée par Napoléon, et le duel mythique, rappelé par Carl Schmitt, des monstres bibliques Béhémoth et Léviathan – le premier, terrestre, jouant de ses cornes et de ses dents, l'autre, aquatique, appliquant ses nageoires à asphyxier et affamer son antagoniste – illustrent la permanence de la lutte des puissances maritimes et terrestres.

Simultanément obstacle et voie de communication, la mer est utilisée comme vecteur de puissance depuis des temps immémoriaux. Le premier fait qui caractérise la mer est son immensité : délimitant les espaces terrestres, elle isole un pays de la masse continentale, coupant cours à une menace d'invasion directe ; d'où la valorisation de la position insulaire¹ (Grande-Bretagne, Japon, Venise, de par sa lagune) ; parfois au point de la construire, comme Athènes du Vème siècle av. J-C, isolée du reste de l'Attique et reliée au Pirée par les Longs Murs. Ainsi, une nation maritime n'a rien à redouter d'une attaque soudaine, aux conséquences éventuellement décisives. « *L'invasion ne s'associe pas à l'immédiateté. Un débarquement ne s'improvise pas et exige une longue préparation impossible à dissimuler. La puissance maritime dispose de temps et de recul²* », qui vont lui permettre de développer une stratégie de milieu. Comme le souligne l'historien britannique H.P. Wilmott : « *la puissance maritime est un phénomène à long terme ; on ne peut improviser ni navires, ni équipes d'ingénieurs, ni industries et surtout pas l'expérience³* ».

Immense, la mer constitue aussi un milieu physique parfaitement homogène. Si le relief sous-marin dessine des routes naturelles, celles-ci ne nécessitent ni construction d'infrastructure, ni entretien. Ainsi, la mer est un tout, comme le souligne l'Amiral Alfred T. Mahan⁴, aucune de ses parties ne peut être séparée, fortifiée ou défendue pour elle-même : la

¹ Les thalassocraties littorales sont plus fragiles, car directement menacées par leur *hinterland* : ainsi contraintes de diviser leurs forces en menant conjointement une politique maritime et une politique continentale, elles perdent la compétition face aux thalassocraties insulaires : Carthage, Venise, Hollande, Portugal) ou aux puissances continentales de leur hinterland (Athènes face à Philippe de Macédoine, Hanse, Hollande, Danemark).

² MASSON, Philippe, *De la mer et de sa stratégie*, Paris, Tallandier, 1986, p. 73.

³ WILLMOTT, H.P., *Sea Warfare : Weapons, Tactics and Strategy*, Chichester, Antony Bird, 1981, p. 10.

⁴ MAHAN, Alfred T (Amiral), *Influence de la puissance maritime dans l'Histoire, 1660 – 1783*, Paris, Claude Tchou, Bibliothèque des Introuvables. 2001.

protection efficace des intérêts sur mer ou proches de la mer ne peut être assurée que par l'éviction de l'adversaire. Hervé Coutau-Bégarie en conclut que la maîtrise de la mer ne se divise pas⁵, et que la stratégie maritime raisonne en termes de lignes plutôt que de fronts, à une échelle incomparablement plus grande que la stratégie terrestre⁶. En effet, rapportée à l'étendue des espaces océaniques – recouvrant 71% des espaces du globe soit 360 millions de km² – la souplesse de l'instrument naval donne au maître de la mer l'avantage structurel de pouvoir manœuvrer en des points multiples. Cette perspective, devenue planétaire à partir du XVIII^{ème} siècle, sous-tend une planification complexe de l'action, qui dégage progressivement toute son envergure stratégique, porteuse d'avantages importants notamment sur le plan diplomatique, en offrant la possibilité d'agir sur les neutres, et même sur les représentations du conflit à l'étranger. Ainsi, dès le 5 août 1914, les Anglais coupent les câbles télégraphiques reliant l'Allemagne et les Pays-Bas aux États-Unis ; aujourd'hui, la majeure partie des liaisons internet passent également par des câbles marins⁷. C'est pourquoi le point de vue stratégique du marin a tendance à être d'une plus grande ampleur que celui du soldat⁸.

Pour des raisons physiques, la mer est aussi, par nature, la voie de communication la plus économique et la plus facile, donc la mieux adaptée au transport des marchandises : vitesse, sécurité, prix des transports, tous ces facteurs convergent pour y faire transiter les gros trafics⁹. Conjuguant donc la maîtrise de la mer et celle du commerce, les flottes des puissances maritimes répondent ainsi à trois grands impératifs rappelés par Philippe Masson¹⁰ :

- en l'absence de menace terrestre aux frontières, servir d'instrument privilégié de la défense du pays, promu au rôle de sanctuaire, face à un débarquement ;
- protéger les routes maritimes essentielles à l'existence nationale : la flotte est le pilier de la puissance industrielle et commerciale, garantit la sécurité de la marine marchande ;

⁵ H. COUTAU-BEGARIE, Hervé, *Essai de Géostratégie maritime*, in *La Lutte pour l'Empire de la Mer*, Paris, ISC/Economica, 1995, p.43.

⁶ COUTAU-BEGARIE, Hervé, 1995, p.49.

⁷ HENROTIN, Joseph, *Les fondements de la stratégie navale au XXIème siècle*, Economica, Paris, 2011, p. 98.

⁸ GRAY, Colin S, *Puissance maritime, puissance continentale et la recherche de l'avantage stratégique* in *La Lutte pour l'Empire de la Mer*, Paris, ISC/Economica, 1995, p. 95.

⁹ HEERES, Jacques, *Rivalité ou collaboration de la terre et de l'eau ? Position générale des problèmes*, in *Les grandes voies maritimes dans le monde, XVème-XIXème siècles*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1965, p.55.

¹⁰ MASSON, Philippe, 1986, p. 65.

- constitue le vecteur de toute stratégie offensive, tant sur le plan économique par le blocus, que militaire à travers des opérations amphibies et aéronavales, une fois la montée en puissance effectuée¹¹.

Fortes de cet accès privilégié aux espaces de colonisation dès le XVI^{ème} siècle, les thalassocraties consolident leur stratégie des flux en prenant possession de territoires ultramarins, positions avancées aussitôt reliées à la métropole par des « ventouses aspirantes », selon le mot de Karl Haushofer¹², qui lui permettent de disposer de leurs ressources. L'Angleterre a ainsi articulé son empire à partir de territoires insulaires (Australie, Nouvelle-Zélande), semi-insulaires (Afrique du Sud), ou limités par un glacis d'États protecteurs et de frontières naturelles tenant au relief et au climat (Inde). C'est pourquoi l'Amiral Mahan¹³ estime que la puissance maritime (*Sea Power*) s'est toujours révélée déterminante pour la prospérité des nations. Pour lui, la Mer peut agir contre la Terre, alors que l'inverse n'est pas vrai, et finit donc toujours par l'emporter.

Ce modèle politico-stratégique contraste avec celui qui caractérise généralement les puissances continentales. Chez celles-ci, la crainte récurrente d'une invasion confère un poids important à l'armée de terre ; qui pèse sur l'économie, la démographie et la culture de la nation. Sur terre, le relief dessine des obstacles : fleuves, montagnes, et souvent par contraste avec ceux-ci, des voies naturelles d'invasion (trouée de Fulda en Allemagne, plaines de Belgique en Europe de l'ouest...), désignant des positions-clé dont la possession sera parfois regardée comme nécessaire à la sûreté.

Émergent ainsi deux formes de cultures stratégiques : les sociétés continentales et les sociétés maritimes. Les premières appréhendent leur défense comme la protection rapprochée de leur sol et des zones limitrophes : comme l'observe Jean-Claude Josselin¹⁴, perdre la bataille sur le sol national équivaut à perdre la guerre. À l'inverse, les sociétés maritimes, surtout lorsqu'elles sont aidées par l'insularité, se préoccupent d'abord de la défense du large, sensibles au rapport intrinsèque entre leur intérêts extérieurs et leur prospérité. La liberté des

¹¹ Car ces forces sont réduites, en temps de paix, à un noyau de professionnels : en 1914, la *British Army* ne comprend que 6 divisions ; en avril 1917, l'armée américaine n'atteint que 75 000 hommes, et 220 000 en 1941. Au sommet du processus de montée en puissance : la BEF, en 1918, comprend 70 divisions et le corps expéditionnaire américain atteint 2 millions d'hommes. En 1945, l'armée américaine compte 90 divisions, soit plus de 5 millions d'hommes, services inclus. Cf. MASSON, Ph, 1986, p. 75.

¹² HAUSHOFER, Karl (Général), *Weltmeere und Weltmächte* (Mers du monde et puissances mondiales), 1937. Cité dans *Eurasia*, vol. II, n°3, Avatar Editions, Paris, juin 2008.

¹³ MAHAN, Alfred T. (Amiral), 2001.

¹⁴ JOSSELIN, Jean-Claude, *Variations sur deux modèles géostratégiques*, in *La Lutte pour l'Empire de la Mer*, 1995, p. 59.

voies de communication constitue donc leur premier impératif, conditionné par la maîtrise de la mer. Certes, il s'agit là d'idéaux-types, au sens wébérien, qu'il s'agit de relativiser car de nombreux États possèdent des caractéristiques à la fois continentales et maritimes. Une constatation s'impose : « *Aucune nation n'a pu s'offrir le luxe d'entretenir à la fois une grande armée pour garder ses frontières terrestres et une grande marine pour garder la maîtrise des vastes mers*¹⁵ ».

À l'époque moderne, l'influence de la géopolitique fait ressortir toutes les potentialités de la dialectique terre-mer, à l'échelle mondiale, une fois acquise la maîtrise des espaces circumterrestres. À l'instar du géographe allemand Friedrich Ratzel, qui reconnaît en 1900¹⁶ que la mer crée les puissances mondiales car elle est la voie qui mène partout, le géographe britannique Halford J. Mackinder¹⁷ se représente le monde selon une perspective polaire, et non sur la base de la projection de Mercator¹⁸. C'est ainsi qu'il distingue une « île-monde¹⁹ » eurasiennne (*World Island*), commandée en son centre par le *Heartland*, masse continentale eurasiatique recouvrant l'Europe de l'Est et la Russie, véritable cœur de la puissance, inaccessible à l'emprise des puissances maritimes qui n'ont pas la force ni le matériel humain pour le contrôler directement. En face, la puissance maritime, à partir de ses bastions (Grande-Bretagne, États-Unis, Afrique du Sud, Australie et Japon) réciproquement inaccessibles à la puissance terrestre, encercle cette « île-monde » et lui interdit d'accéder à la haute mer en contrôlant l'anneau littoral, que l'américain Nicholas Spykman²⁰, continuateur de Mackinder, appelle *Rimland*²¹. Servant d'interface aux deux grands espaces de puissance, terrestre et maritime, le *Rimland* devient terrain et enjeu de la lutte. Reposant sur une opposition métaphysique surplombante entre Terre et Mer, cette conception traduit l'inquiétude anglo-saxonne face à la révolution des transports, conférant à la puissance terrestre une mobilité stratégique équivalente à la mobilité océanique, et susceptible de constituer le vecteur

¹⁵ REYNOLDS, Clark, *Command of the Sea. The History and Strategy of maritime Empires*, New-York, Morrow, 1974, p. 2.

¹⁶ RATZEL, Friedrich, *Das Meer als Quelle der Völkergrosse*, 1900. Cf. KORINMAN, Michaël, *Quand l'Allemagne pensait le monde*, Paris, Fayart, 1990.

¹⁷ *Democratic Ideals and Reality*, 1919 et *The geographical Pivot of History*, 1904, traduit dans *Stratégie*, 55, 1992-93.

¹⁸ HENROTIN, Joseph, 2011, p. 63.

¹⁹ A l'heure actuelle, 11 des 25 économies les plus puissantes du monde sont situées en Europe et 8 en Asie.

²⁰ SPYKMAN, Nicholas J, *The Geography of Peace*, Harcourt, New York, Brace and company, 1944, et *America's Strategy in World Politics : The United States and the Balance of Power*; New York, Harcourt, Brace and company, 1942.

²¹ 60% de la population mondiale vivent à moins de 200 km des côtes. Cf. JOSSELYN, Jean-Claude, *Variation sur deux modèles stratégiques*, in *La lutte pour l'empire de la mer*, sous la direction d'Hervé COUTAU-BEGARIE, p. 53.

d'aménagement d'un espace industrialisé autonome, fermé au commerce des thalassocraties. Elle retranscrit à l'échelle mondiale le concept stratégique britannique traditionnel, visant à empêcher l'émergence d'une puissance continentale hégémonique en Europe. Bien que les théories géopolitiques fassent implicitement de la Russie l'adversaire principale, comme puissance occupant l'essentiel du *Heartland*, ce sont la France, durant les guerres de la Révolution et de l'Empire, puis le *Reich* allemand (surtout pendant la Seconde Guerre mondiale) qui manifestèrent les oppositions les plus fortes aux prétentions thalassocratiques.

L'Amiral Castex qualifie de façon quelque peu expéditive ces deux puissances de *perturbateurs continentaux*²². La menace qu'ils font peser sur la thalassocratie anglo-saxonne s'avère pourtant sans équivalent car elle consiste à compléter leur *Hinterland* par une façade maritime atlantique pourvue de moyens océaniques, et donc d'un accès aux mers chaudes, ce dont ne dispose pas la Russie. En renversant celle-ci, car redoutable rivale continentale et alliée de revers de la puissance maritime, dont elle assume le rôle de puissance-relais, le nouvel empire continental européen élève ainsi un dispositif inexpugnable, susceptible de faire pièce au blocus, à la *stratégie de l'anaconda*, pour reprendre le terme de Haushofer²³. L'affrontement des deux systèmes stratégiques nécessite alors, pour parvenir à dénouer le conflit, « que l'un consacre une partie de ses moyens à la spécificité de son adversaire. C'est là que réside le nœud de la situation »²⁴. À cet égard, les puissances maritimes démontrent une remarquable aptitude stratégique à transcrire leur supériorité initiale sur mer en supériorité globale, manœuvrant sur un espace dilaté, annexant l'élément aérien, et parvenant au point culminant de leur offensive par l'invasion amphibie de grande ampleur. Cependant, la performance alliée est accomplie par la convergence de ses efforts avec ceux de la Russie, donc par l'addition de puissances maritimes et continentales disposant chacune d'une vaste profondeur stratégique. Dès lors, la victoire alliée signifie-t-elle la supériorité intrinsèque de la puissance maritime ? Cette brève étude de deux cas historiques d'époques différentes souligne, indépendamment de la technologie, la permanence des développements stratégiques inhérents à la lutte de la puissance de la terre contre la puissance de la mer, et tente d'en tirer autant que possible des conclusions quant à la persistance de ce clivage et à ses implications dans les rapports de puissance d'aujourd'hui.

²² CASTEX, Raoul (Amiral), *Théories Stratégiques*, T. 1, Paris, Economica, 1996, p. 20.

²³ HAUSHOFER, Karl, 2008.

²⁴ GRAY, Colin S, 1995, p. 92.

PARTIE I – LA BALEINE NOIE L’ELEPHANT

« *La mer est, de tous les héritages, celui sur lequel les souverains prétendent plus de part, et cependant c’est celui sur lequel les droits d’un chacun sont moins éclaircis. Les vrais titres de cette domination sont la force et non la raison.* »

Cardinal de Richelieu, *Testament Politique*.

1.1 – La Royal Navy règne sur les mers (XVI^{ème} – XX^{ème} siècles)

La géographie physique a favorisé de grandes tendances historiques, et semble offrir de bonnes dispositions à la vocation maritime de l’Angleterre : son insularité l’a longtemps mise à l’abri des invasions, en même temps que sa proximité d’un carrefour de l’Europe la rend très difficile à isoler par un blocus. Elle dispose de bons ports, permettant des entrées et sorties aisés sur la Manche, et son littoral lui a même permis de reconfigurer ses bases face à la mer du Nord, jusque dans les Orcades à Scapa Flow, lorsque la menace s’est déplacée. C’est généralement au règne d’Elizabeth I^{ère} (1558-1603) que l’on fait remonter la véritable fondation de la puissance maritime britannique, du fait de la victoire contre l’Armada espagnole en 1588, de l’encouragement public aux héros de la mer tels que Francis Drake ou Walther Raleigh, ou encore des privilèges commerciaux accordés en 1600 à la compagnie anglaise des Indes Orientales, en 1600. De nation d’éleveurs de moutons qui vendaient leur laine en Flandres, l’Angleterre est devenue un pays riche²⁵. La continuité de la politique navale, sans équivalent, est soutenue par des mesures volontaristes fortes, à commencer par les *Navigation Acts*, votés à partir de 1651 et en vigueur jusqu’en 1849, qui octroient aux marins le monopole du commerce avec les colonies, excluant les navires étrangers. Sur le plan organisationnel, la *Navy* repose sur une bureaucratie efficace, combinant militaires et représentants du secteur privé en une structure tempérée par un contrôle parlementaire et par l’organe politico-administratif original des lords de la mer, combinant patronage et méritocratie²⁶.

²⁵ SCHMITT, Carl, 1944, p.44-45.

²⁶ VILLIERS, Patrick, *La France sur mer, de Louis XIII à Napoléon*, Paris, Pluriel, 2015, p. 281.

C'est le contrôle des mers et des voies de communication maritime qui distingue l'Empire britannique des autres empires coloniaux européens ; supériorité confortée non seulement par le dynamisme et la valeur de la flotte, mais par le réseau de bases et de points d'appui maritimes, véritable toile d'araignée sur laquelle se développe la manœuvre stratégique visant à paralyser tout trafic adverse. L'Amiral Mahan attribue à la puissance maritime la fonction de contrôle des routes maritimes, faisant ainsi peser sur l'ennemi la menace du blocus, « *c'est-à-dire non seulement l'asphyxie commerciale (...) mais la désorganisation de son économie avec toutes les implications que cela peut entraîner sur le plan politique, social et psychologique* »²⁷. Ce réseau, en constitution progressive jusqu'à la fin du XIX^{ème} siècle, comprend des positions-clé permanentes :

- Qui déterminent le contrôle des mers quasi-fermées : ainsi, Gibraltar, occupé en 1704, lors de la guerre de Succession d'Espagne, est le point focal le plus important du commerce maritime de l'époque, et dispose d'une flottille locale. En 1804-05, elle est érigée en zone de défense indépendante, avec une escadre spéciale. De même, Malte, dont le rôle stratégique est mis en avant par Nelson (qui s'oppose à sa restitution stipulée dans le traité d'Amiens du 25 mars 1802), et par Napoléon lui-même²⁸. Bernard Schnetzler démontre que la prise de Malte en 1941 ou 1942 aurait été d'un meilleur effet stratégique dans la couverture du flanc sud de l'Europe que l'engagement de l'Afrikakorps²⁹, Minorque, Chypre, Suez, les bases britanniques du Golfe Persique, l'Inde, Singapour, Hong Kong, la Nouvelle-Zélande, et l'Australie ;
- Un cordon d'îles et d'îlots plus isolés (Tokelau, Suvarov, Cook, Pitcairn, Henderson, Sainte-Hélène, Ascension, Les Bermudes, les Malouines...) qui s'étendent jusqu'aux littoraux du cône sud de l'Amérique Latine ;

Et des positions temporaires, points excentriques de coalitions ennemies, répondant à des circonstances stratégique-opérationnelles :

- Durant les guerres de la Révolution et de l'Empire : îles d'Hyères, d'Yeu, de Noirmoutiers, Heligoland en 1807 ;

²⁷ MASSON, Philippe, 1986, p. 124.

²⁸ JOUVENEL, Bertrand de, *Napoléon et l'économie dirigée*, Paris, La Toison d'Or, 1942, p. 164.

²⁹ SCHNETZLER, Bernard, *Les erreurs stratégiques du IIIème Reich*, 3^{ème} édition, Paris, Economica, 2006, p. 140.

- Durant la Première guerre mondiale : Imbros et Tenedos (à l'entrée des Dardanelles), Corfou, (après l'effondrement de la Serbie), Castellorizo et Rouad, face à la côte syrienne.

À ces points d'appui maritimes, il convient d'ajouter les possessions coloniales saisies à la faveur des guerres. Lors des préliminaires de la paix d'Amiens, en octobre 1801, elle se saisit de possessions françaises : Martinique, Guadeloupe, Gorée, Saint-Louis du Sénégal, Tobago, Saint-Pierre et Miquelon, l'île d'Elbe, Sainte-Lucie ; hollandaises : Demerari, Berbice, Essequibo, Surinam, le Cap de Bonne -Espérance, Ceylan ; espagnoles : la Trinité³⁰. Malte ne fut jamais restituée à l'Ordre de Saint-Jean, malgré les dispositions du traité. Après Trafalgar, Le Cap (1806), La Martinique, la Guyane, Le Sénégal (1809), la Guadeloupe, la Réunion, île de France (1810) sont occupés³¹.

L'extension progressive des anneaux de bases et de points d'appui, a pour but de soutenir et de conforter la maîtrise de la mer, en saisissant à chaque conflit un objectif territorial limité, au service d'une perspective stratégique mondiale et de long terme, comme le pointe Corbett : « *par exemple, dans la guerre de Succession d'Espagne, notre objectif principal était d'empêcher que la Méditerranée devînt un lac français par la réunion des couronnes de France et d'Espagne. Mais la méthode par laquelle nous avons réussi à atteindre notre but fut de nous emparer des positions navales de Gibraltar et de Minorque, et ainsi, pratiquement, notre méthode fut positive* »³². De fait, ces bases permettent à la Grande-Bretagne, d'une part, de fixer les combats sur mer, les tenant éloignés de son territoire, d'autre part, de continuer et même de développer ses activités commerciales durant les luttes, utilisant ainsi l'arme financière comme « nerf de la guerre » au profit de ses soutiens sur le continent, notamment durant la guerre de Sept ans, avec le premier Pitt³³. Après Trafalgar, non seulement l'Angleterre s'empare du reliquat des colonies françaises, mais impose sa prééminence commerciale dans l'Amérique espagnole et portugaise, développant ses débouchés commerciaux pour la poursuite de la guerre³⁴. L'un des effets les plus notables du

³⁰ ALERME, Michel (Colonel), *Stratégie anglaise*, Paris, Ed. du centre d'Etudes de l'agence inter-France, 1941, p. 26.

³¹ Cf. CASTEX, Raoul, T1, 1996, p. 171.

³² CORBETT, J.S, *Principes de Stratégie maritime*, Economica, Paris, 1993, p. 47.

³³ Auquel on attribue le mot: « *British policy is british trade* ». Cf. AUDEMAR, Jean, *Les maîtres de la houille, du pétrole et de la mer*, Paris, Ed. Nouvelle Librairie Nationale, 1923, p. 235.

³⁴ VILLIERS, Patrick, 2015, p. 280. Malgré les échecs rencontrés au Chili (1806) et à La Plata (1806-07). Cf. CASTEX, Raoul, T1, 1996, p. 171.

blocus est la rupture des communications entre la puissance continentale et ses possessions ultramarines, suscitant en retour l'idée d'un bloc économique continental. Ainsi, à Paris, le comte d'Hauterive décrit ce bloc autarcique comme un « *système général* » orchestré par la France, qui organisera le continent pour qu'il puisse s'opposer efficacement à la « mer ». Le Prussien Charles Théremin, naturalisé sous le Directoire, membre de la Société libre des sciences, arts et lettres de Paris et futur sous-préfet de Monaco, dans son mémorandum de 1795, *Des intérêts des puissances continentales relativement à l'Angleterre*, publié à Paris le 12 thermidor an III, ce précurseur de Haushofer constate que l'Angleterre colonise commercialement l'Europe et les Indes et qu'elle constitue de la sorte un despotisme maritime. De même, Paul Buchholz (1768-1843), dans *Der neue Leviathan (Le Nouveau Léviathan, 1805)*, plaide pour l'unification européenne afin de faire face à « *l'universalisme thalassocratique* ».

Avec l'élargissement du rayon d'action des marines lors de la Seconde guerre mondiale, « *ces réserves insulaires s'élargissent pour devenir des dispositifs océaniques* »³⁵ : en 1940, dans l'éventualité d'un effondrement des Alliés sur le continent, la Grande-Bretagne envisage un dispositif s'appuyant sur les Açores, les Canaries et les îles du Cap-Vert. Après la chute de la France, l'assistance des Etats-Unis³⁶ à la Grande-Bretagne prend la forme, en complément et en contrepartie du matériel livré, d'une relève des Britanniques sur un nombre croissant de leurs bases, à commencer par celles placées sur le continent américain³⁷. Selon Jean Audemar, c'est vers 1924 que la maîtrise de la mer bascule effectivement au profit des Etats-Unis, qui possèdent au moment de la conférence de Washington de 1921, 619 000t de *capital ships* en construction et 449 000t en service, contre 731 000t de cuirassés en service pour la Royal Navy, mais aucun en construction³⁸. La complémentarité des forces anglo-américaines est consacrée par la création d'organes de commandement et d'états-majors communs, les *Combined Chiefs of Staff* réunis pour la première fois le 9 février 1942³⁹, mais l'ancien ministre britannique de l'Armement Hore Belisha, ira jusqu'à évoquer dans un discours l'idée

³⁵ COUTAU-BEGARIE, Hervé, *Essai de géostratégie maritime*, in *La lutte pour l'empire de la mer*, ISC, Paris, 1995, p. 18.

³⁶ Dont la vocation thalassocratique s'exprime à partir de 1898 face au Japon (annexion de Hawaï) et à l'Espagne (suite à la guerre, le traité de Paris lui retire Cuba, Puerto-Rico et les Philippines).

³⁷ Terre-Neuve, les Bermudes, les Bahamas, la Jamaïque, Sainte-Lucie, Antigua, Trinidad, Guyane, Honduras et même Nouvelle-Zélande ; le tout complété de détachements américains en Australie, en Afrique et aux Indes. Cf. ALERME, Michel, 1941, p. 48.

³⁸ AUDEMAR, Jean, *Les maîtres de la houille, de la mer et du pétrole*, Paris, Ed. Nouvelle Librairie Nationale, 1923, p. 243.

³⁹ LEIGHTON, R.M et COAKLEY, R.W, *United States in World War II – The war department – Global Logistic and Strategy 1940-1943*, Center of Military History, US Army, Washington DC, 1995, p. 143.

d'une fusion des deux nations⁴⁰, déjà émise en 1904 par l'Amiral Mahan, sur la base du principe thalassocratique, ainsi que le relève Carl Schmitt en 1944 : « Dans un texte de juillet 1904, [l'amiral américain] Mahan évoque une réunification possible de l'Angleterre et des États-Unis d'Amérique. À ses yeux, la raison déterminante d'une telle réunification, ce n'est pas la communauté de race, de langue ou de civilisation. [...] Ce qui importe, c'est de maintenir la suprématie anglo-saxonne sur les mers du globe et cela n'est possible que sur une base « insulaire » : par le mariage des deux puissances anglo-américaines. Le monde a changé, l'Angleterre est devenue trop exigüe, elle n'est plus « île » au sens où elle l'avait été jusque-là. Les États-Unis d'Amérique, en revanche, sont l'île parfaitement adapté à son époque. [...] L'Amérique est la « plus grande île », celle à partir de laquelle la maîtrise britannique des mers se perpétuera, sur une échelle plus vaste, sous la forme d'un condominium maritime anglo-américain⁴¹. »

Tableau n°1 : Évolution de la répartition de la flotte de commerce mondiale de 1914 à 1930, pour les navires à propulsion mécanique

(en millions de tonneaux de jauge brute)

D'après AUDEMAR, Jean, *Les maîtres de la houille, de la mer et du pétrole*, Paris, Ed. Nouvelle Librairie Nationale, 1923 et VALLAUX, Camille, *La flotte de commerce mondiale en 1930* in *Annales de Géographie*, t. 40, n°226, 1931, p. 447-448.

Pays	1914	1930
Grande Bretagne et Irlande	18 892 000	20 322 000
Dominions britanniques	1 632 000	2 788 000
États-Unis (océan)	2 027 000	10 646 000
États-Unis (Grands Lacs)	2 260 000	2 458 000
France	1 922 000	3 471 000
Allemagne	5 135 000	4 199 000
Norvège	1 957 000	3 663 000
Danemark	770 000	1 072 000
Italie	1 430 000	3 262 000
Japon	1 708 000	4 317 000

⁴⁰ ALERME, Michel, 1941, p. 48.

⁴¹ SCHMITT, Carl, 1944 ; Ed. du Labyrinthe, 1985, p. 84-85. On trouve des déclarations équivalentes chez des officiels britanniques tels que Lord Derby, ou chez l'industriel américain Carnegie. Cf. AUDEMAR, Jean, 1923, p. 225.

Rien qu'au court de la période 1894-1898, le tonnage lancé par les chantiers navals britanniques représente près de 75% des lancements du monde entier, et de 1899 à 1913, le Royaume-Uni construit plus de 60% du tonnage mondial⁴².

L'expansion de la navigation maritime se poursuit à un rythme exponentiel : au XX^{ème} siècle, le commerce maritime a connu une explosion sans précédent, ainsi qu'au XXI^{ème}, où il constitue un vecteur majeur de la mondialisation. Ainsi, « *le taux décennal de 1953 à 1973 a été de 101%, puis de 131% (...) Il est remarquable de constater qu'en période de récession durable, seule l'année 1975 a marqué un recul sur la précédente (...) À long terme et à l'échelle du globe, il n'apparaît aucun cas significatif de régression double (dépendance à l'égard du commerce maritime et volume des équipements de navigation), c'est-à-dire de véritables reculs de la tendance à la maritimisation. Selon des rythmes variables, tous les peuples se tournent progressivement vers la mer* »⁴³.

1.2 - La contestation de la maîtrise de la mer : trois tentatives malheureuses

Une fois la supériorité navale acquise sur l'ennemi, l'exploitation prend la forme du blocus, afin de lui interdire l'accès aux voies maritimes. Corbett décline ainsi les différents aspects de la définition du blocus : « *en somme, le blocus naval vise à s'assurer la maîtrise et fait intervenir des escadres de bataille. Le blocus commercial, au contraire, est essentiellement une méthode pour exercer la maîtrise ; c'est principalement une affaire de croiseurs. Son objectif immédiat est d'arrêter le commerce ennemi en haute mer, qu'il utilise des navires neutres ou les siens, en lui interdisant l'usage des lignes de communication commerciales* »⁴⁴. On distingue le blocus des ports, visant à bloquer tout déploiement, et le blocus des voies de communication, servant à étrangler l'économie adverse⁴⁵. Comment la puissance continentale peut-elle contester la maîtrise de la mer ? Soit par l'approche directe, en rassemblant une flotte de navires de ligne pour ravir cette maîtrise par la guerre d'escadres, soit en ne contestant que l'exploitation de cette maîtrise, c'est-à-dire en se livrant à la guerre de course contre le trafic commercial ennemi, tout en protégeant le sien, qui transite souvent par les mêmes voies maritimes. D'abord essentiellement pratiquée par des entrepreneurs

⁴² AUDEMAR, Jean, 1923, p. 29.

⁴³ VIGARIÉ, André, *L'impossible refus de l'horizon marin*. Défense nationale, avril 1981, p.37.

⁴⁴ CORBETT, Julian S, 1993, p. 153-154.

⁴⁵ HENROTIN, Joseph, 2011, p. 259.

privés détenteurs de lettres de marque, la course est abolie sous cette forme par le traité de Paris de 1856. Par la suite, la tactique de corsaire est pratiquée par des croiseurs ou des cargos armés allemands pendant les deux guerres mondiales. En fait, les deux modes d'action sont généralement pratiqués parallèlement.

1.21 – La campagne de Trafalgar, une course au contrôle de la Manche (29 mars – 21 octobre 1805)

Après avoir subi les effets désagrégateurs de la Révolution, de nombreux officiers étant contraints à l'exil, la Marine française est affaiblie par les batailles du 13 Prairial an II (28 mai-1^{er} juin 1794) et d'Aboukir (1-2 août 1798). L'apogée de 1780-81, lorsque la décision est arrachée durant la guerre d'Indépendance américaine, n'est plus qu'un souvenir⁴⁶. La Convention choisit alors de donner un très vif élan à la guerre de course : de 1793 à 1797, selon les statistiques du Lloyd, 2 266 navires britanniques sont capturés. Cela ne représente toutefois que 3% des quelques 17 000 bâtiments en service, soit « *une perte légèrement plus forte que celle amenée par les risques courants de la navigation* »⁴⁷. De fait, les succès enregistrés n'impactent pas suffisamment le trafic pour produire des effets stratégiques⁴⁸. Napoléon, qui considère ce mode d'action comme un expédient, reconstitue une flotte de bataille puissante⁴⁹, privilégiant les navires de ligne, comme on peut le voir dans le tableau ci-après, qui relève aussi une infériorité numérique difficilement surmontable :

⁴⁶ VILLIERS, P, *La France sur mer, de Louis XIII à Napoléon*, Ed. Pluriel, 2015, p. 231.

⁴⁷ CASTEX, R. (Amiral), T1, 1996, p. 131.

⁴⁸ CASTEX, R. (Amiral), T1, 1996, p. 131 : le commerce extérieur total de l'Angleterre passa de 44 millions de livres sterling en 1792 à 50 millions en 1797 et à 73 millions en 1800.

⁴⁹ CASTEX, R. (Amiral), T1, 1996, p. 134 : de 1801 à 1814, 83 vaisseaux et 65 frégates sont construits en France et dans les pays alliés.

Tableau n°2 : *Les Marines française et britannique en 1803*

Source : VILLIERS, Patrick, *La France sur mer, de Louis XIII à Napoléon*, Paris, Ed. Pluriel, 2015, p. 268-269.

Vaisseaux de ligne	Marine française	Marine anglaise
Disponibles	16	95
Indisponibles	15	77
En construction	6	17
Total	37	89
Vaisseaux de 50 à 56 canons		
Disponibles	0	24
Indisponibles	0	13
En construction	0	0
Total	0	37
Frégates		
Disponibles	17	128
Indisponibles	3	60
En construction	0	9
Total	20	197

Les pertes d'Aboukir sont donc loin d'être comblées. De plus, il est naturellement plus long et difficile de renouveler des équipages expérimentés⁵⁰ que de lancer de nouvelles constructions⁵¹. Quoiqu'il en soit, la France, propulsée au rang de puissance continentale par les conflits nés de la Révolution, ne peut pas consacrer à la Marine un budget comparable à celui des Anglais⁵². Dès lors, la stratégie retenue par Napoléon consiste à privilégier l'approche directe terrestre, en envisageant un débarquement sans maîtrise de la mer, à l'aide

⁵⁰ D'autant plus que le blocus rapproché des ports, ininterrompu de 1794 à 1801, empêche aussi les sorties d'entraînement. Cf. VILLIERS, P, 2015, p. 282.

⁵¹ Et demeure un écart qualitatif : les Anglais ont le monopole des mâts russes en sapin, considérés comme les meilleurs du monde. Cf. VILLIERS, P, 2015, p. 279.

⁵² VILLIERS, P, 2015, p. 269 : l'écart est ainsi de 1 à 3 en 1800, passe de 2 à 5 l'année suivante, se réduit de 1 à 2 en 1801 et 1802, mais se creuse à nouveau, pour atteindre 1 à 4 en 1806.

d'une flottille aux faibles capacités hauturières⁵³ et avec le concours du mauvais temps. L'effet majeur fixé à la flotte est donc d'attirer les Anglais loin de la Manche, aux Antilles, puis de revenir subrepticement couvrir le passage de la flottille, par une maîtrise locale et temporaire de la mer⁵⁴. Cette manœuvre comporte en outre la condition décisive de débloquent les escadres de haute mer, sous blocus rapproché anglais pour réunir la concentration : inaugurée par les Anglais durant la guerre de Sept ans, la technique du blocus rapproché des ports, visant à empêcher la sortie et surtout la réunion des escadres ennemies, est en effet systématiquement appliquée par eux durant les guerres de la Révolution et de l'Empire. Bien que le blocus rapproché soit essentiellement un procédé visant une maîtrise locale et temporaire, son but principal étant généralement d'empêcher l'ennemi d'opérer dans une zone et dans un but déterminés (contrairement au blocus à distance, dédié à la destruction de la force navale ennemie une fois celle-ci sortie, en vue de la maîtrise permanente), le choix de ce mode d'action est lié à la menace d'invasion, gonflée de l'apport de l'Espagne et de la Hollande à la puissance continentale. Les forces navales françaises bloquées sont : l'escadre de Ganteaume à Brest (21 vaisseaux), celle de Gourdon au Ferrol (4 vaisseaux et des éléments espagnols), Cadix et Carthagène (des vaisseaux espagnols pas encore opérationnels), Villeneuve à Toulon (11 vaisseaux).

Seul l'Amiral Missiessy, dans un premier temps, parvient à sortir de Rochefort, avec 3 vaisseaux, 2 frégates et 2 bricks mais rentre faute d'avoir été rejoint par d'autres forces. La sortie d'envergure est finalement réalisée par l'escadre de Villeneuve le 30 mars 1805, rendue possible par le choix de Nelson de pratiquer un blocus éloigné⁵⁵. En effet, dans l'articulation trifonctionnelle (ligne, croiseurs, flottille littorale) des marines à l'âge classique de la stratégie, dont Julian Corbett attribue la paternité à l'amiral Anson (durant la guerre de Sept ans), et qui répartit les croiseurs, en raison de leur vitesse, entre la flotte de bataille de ligne, pour la mission d'éclairage, et la flotte dédiée au contrôle des communications, en raison de la capacité de poursuite, deux écueils sont à éviter :

- prélever trop de croiseurs au profit de la flotte de ligne afin de développer les capacités d'éclairage et de repérer la flotte ennemie ; le risque étant alors de laisser le commerce maritime sans protection suffisante contre les raids de croiseurs ennemis ;

⁵³ CASTEX, R. (Amiral), T2, 1996, p. 92 (plan du 25 mai 1804, dans une lettre à Latouche-Tréville, et instructions du 2 juillet 1804, puis plan du 2 mai 1805). Cf. CASTEX, R. (Amiral), T1, 1996, p. 168 (les Anglais ne laissent ainsi que de très faibles forces face à Boulogne).

⁵⁴ CASTEX, R. (Amiral), *Théories Stratégiques*, T2, Economica, Paris, 1996, p. 92.

⁵⁵ CHACK, Paul, *Trafalgar*, Paris, Ed. de France, 1942, p.55.

- affecter la presque-totalité des croiseurs à la guerre de course et à la protection du commerce ; le risque consistant ici à fragiliser la détection de la flotte ennemie et perdre le contact : c'est le choix assumé par Nelson, auquel échappe la sortie de Villeneuve du port de Toulon vers les Antilles, et qui le cherchera encore en vain en Méditerranée pendant plusieurs semaines en Méditerranée⁵⁶.

Au terme de sa diversion aux Antilles, marquée par de nombreuses incertitudes découlant des difficultés de liaison, Villeneuve est sensé revenir sur le Ferrol pour y débloquent Gourdon, puis se porter sur Brest pour libérer Ganteaume, afin de se porter sur la Manche tous moyens réunis⁵⁷, c'est-à-dire une cinquantaine de vaisseaux. Le blocus serré sur Brest s'explique pour la raison soulignée par Corbett : « *Dans le cas de Brest, un blocus rapproché était toujours désirable, et particulièrement à l'époque des convois, parce que les grandes routes de commerce qui passaient dans le rayon d'action du port étaient toutes communes, tandis que dans la région de Toulon, les principales routes n'étaient pas communes, sauf sur les côtes d'Afrique et d'Italie du Sud, et le blocus à distance de Nelson les protégeait amplement*⁵⁸ ».

Dans l'incertitude devant la manœuvre française, et tandis que Nelson part à la poursuite de Villeneuve, les amiraux anglais mettent alors en œuvre leur dispositif de protection du *Channel*⁵⁹. Cette articulation repose sur plusieurs concentrations, capables d'opérer sans discontinuer grâce à un système bien rôdé de ravitaillement à la mer⁶⁰ :

- la première en rade des Dunes, recouvrant la zone de passage de la flottille d'invasion ainsi que la mer du Nord toute entière, afin de contrer les Hollandais du Texel et les escadres françaises venant du Nord ;

- la deuxième, dite escadre occidentale, au large d'Ouessant, tournée vers le Golfe de Gascogne, avec des escadres avancées devant les bases du Ferrol et de Rochefort et comprenant aussi une autre force au large de l'Irlande, tournée vers l'Atlantique pour aller recueillir les navires de commerce ;

⁵⁶ CORBETT, J. 1993, p. 155.

⁵⁷ CASTEX, R. (Amiral), T2, 1996, p. 103.

⁵⁸ CORBETT, J. 1993, p. 169.

⁵⁹ CORBETT, J. 1993, p. 122.

⁶⁰ VILLIERS, P. 2015, p. 277.

- la troisième en Méditerranée, sous les ordres de Nelson, appuyée sur la Sardaigne, Malte et Gibraltar.

Un petit nombre de croiseurs rapides positionné aux Îles anglo-normandes est en mesure de faciliter la réunion des concentrations des Dunes et d'Ouessant, tandis que celle-ci maintient le contact avec l'escadre de Cadix via le cap Finisterre. En cas de concentration française au large de la Grande-Bretagne, l'ensemble des escadres anglaises ont pour directive de se réunir sur la position-clé d'Ouessant afin de faire face à toute éventualité. Corbett illustre la permanence de ce dispositif en citant l'ordre transmis par l'amiral Cornwallis à l'amiral Cotton, son second, en lui passant le commandement de l'escadre occidentale au large d'Ouessant en juillet 1804 : « *si les Français prennent la mer sans qu'un de nos navires ne les voie, ne les suivez pas à moins d'être absolument certain de la route qu'ils ont prise. Si vous laissez l'entrée de la Manche sans protection, l'ennemi pourrait en profiter et faciliter l'invasion qui menace les États de Sa Majesté, territoires dont la protection est votre principal objet.* »⁶¹. Le dispositif britannique est suffisamment souple pour permettre aux chefs d'escadres, avec la large autonomie que leur laissent les moyens de transmission limités de l'époque, de manœuvrer sur les lignes d'approche possibles de l'adversaire sans jamais perdre de vue la protection des positions défensives vitales, objectif stratégique partagé par l'ensemble des chefs de la *Navy*.

Les amiraux anglais adaptent ainsi leur dispositif au gré des informations sur le trajet de Villeneuve de retour des Antilles, qui, après le combat dit du Cap Finisterre (ou des Quinze-Vingts), choisit de s'abriter à Vigo, du fait de l'état d'épuisement de sa flotte, avant de se replier à Cadix – option prévue en cas de difficultés – sur la base d'informations erronées faisant état de la présence d'une escadre ennemie sur sa route⁶². C'est finalement pour se dérober au reproche de manque d'audace que Villeneuve appareille en direction de Gibraltar le 20 octobre 1805. En dépit de l'équilibre nominal des forces⁶³, la flotte franco-espagnole, dans un état insuffisant de préparation et trop hétéroclite pour naviguer de conserve, est décimée le lendemain par la tactique de Nelson, qui attaque la ligne française en deux points.

⁶¹ CORBETT, J. 1993, p. 152.

⁶² CASTEX, R. (Amiral), T2, 1996, p. 117.

⁶³ Dont une légère supériorité numérique en vaisseaux de ligne : 33 contre 27. Cf. MAINE, René, *Trafalgar, le Waterloo naval de Napoléon*, Hachette, Paris, 1955.

De l'avis de plusieurs auteurs⁶⁴, la conception générale de la campagne de l'armée navale relève d'une conception essentiellement terrienne. En effet, prévoir phase par phase la percée d'un blocus rapproché, la diversion aux Antilles, le déblocage successif de plusieurs escadres, tout en évitant la concentration anglaise principale ; puis, sans désespérer, l'investissement de la Manche, le tout coordonné avec l'appareillage de la flottille chargée de troupes en tablant sur une météo défavorable : tout cela représente une accumulation de variables qui apparaît incompatible avec la faiblesse des moyens de liaisons, le caractère aléatoire de la prise de contact à la mer (raison qui a précisément conduit les Anglais au choix du blocus fermé), et le rythme propre des opérations navales. En l'état, il est difficile d'escompter une mise en défaut du dispositif anglais, quelques soient les opportunités issues du facteur humain⁶⁵. Et, comme le souligne Patrick Villiers, une défaite de Nelson, même sévère, se soldant au pire par la perte de 20 navires, n'aurait pas modifié notablement le rapport de forces : il resterait aux Anglais plus de 100 vaisseaux entre Rochefort et Plymouth⁶⁶. Decrès persuade finalement Napoléon de le laisser mener « *la guerre selon son cœur* », c'est-à-dire la guerre de course par divisions, pour remédier à l'impuissance des corsaires isolés. Dès lors, comme l'observe l'Amiral Castex, « *l'ennemi, renchérissant, fera chasser ces divisions par de véritables escadres, qui ont toujours les mains libres du fait de l'inexistence des nôtres, et il aura finalement le dernier mot* »⁶⁷. Reste qu'aucune manœuvre alternative n'est possible : les Anglais maintiennent leur dispositif de blocus fermé, quand bien même la flotte française ne compte plus qu'une trentaine de vaisseaux plus ou moins opérationnels⁶⁸. Dès lors, le rôle dévolu à la flotte de haute mer de la puissance continentale ne semble guère pouvoir excéder celui de *fleet in being*, soit de « flotte en vie » ou « flotte de dissuasion », dont le seul effet de nuisance consiste à exister, en se dérochant à la bataille décisive, et de manière à gêner la maîtrise effective de la mer par l'ennemi selon les termes de Corbett : « *la défensive navale ne signifie rien d'autre que le maintien de la flotte activement « in being », pas seulement en existence, mais en vie active et vigoureuse* »⁶⁹. Ainsi, le

⁶⁴ Notamment CHACK, P, 1941, p. 84 ; VILLIERS, P, 2015, p.279.

⁶⁵ CASTEX, R. (Amiral), T2, 1996, p. 101.

⁶⁶ VILLIERS, P, 2015, p. 279.

⁶⁷ CASTEX, R. (Amiral), T1, 1996, p. 133, citant le sort des divisions Willaumez, Leissègues (ex-escadre Ganteaume, à Brest), Leduc (1806), Soleil (1806), Troude (1809). Ensuite la course, réduite aux bâtiments légers et les corsaires particuliers, décline : 195 expéditions en 1810, 93 en 1812.

⁶⁸ VILLIERS, P, 2015, p. 280.

⁶⁹ CORBETT, J, 1993, p. 173.

rapport entre effets obtenus et investissement conserve une pertinence au rôle de la flotte, en attendant l'ouverture de possibilités nouvelles.⁷⁰

1.22 – La *Hochseeflotte* et l'impossible égalisation (1914 – 1916)

Dépourvu de façade Atlantique, et sans réels points d'appui navals outre-mer, l'Empire allemand n'en porte pas moins une grande attention au développement d'une flotte moderne dans le cadre d'une *Weltpolitik* ou « politique mondiale »⁷¹. D'une part en raison de l'influence des théories de Mahan⁷² sur l'Amiral von Tirpitz et sur le *Kaiser* Guillaume II : Tirpitz fait accepter par le *Kaiser* en juin 1894 un mémoire fixant pour objectif la maîtrise de la mer par une guerre d'escadre, orientée vers la bataille décisive⁷³. D'autre part en tenant compte des potentialités de la révolution industrielle sur mer, qui confortent l'approche mahanienne par le développement du cuirassé de type *Dreadnought*, en mesure d'influencer le rapport de force⁷⁴. Le tout subordonné à la cimentation du *Reich* autour d'un objectif de portée impériale⁷⁵. Cependant, le *Reich* ne peut simultanément posséder une grande armée face à l'alliance franco-russe (1892) et une flotte de haute mer puissante. Ainsi, l'effort naval allemand fait évoluer le rapport de tonnage entre *la Grand Fleet* et *la Hochseeflotte* de 3,6 en 1890 à 2,1 en 1914⁷⁶ ; ce qui reste insuffisant pour l'emporter dans une bataille de ligne. Le rapport numérique de 3 contre 2 en 1914⁷⁷, en apparence plus favorable, doit être nuancé par la répartition des cuirassés : 60 anglais (dont 20 *Dreadnought*) contre 33 allemands⁷⁸. Insuffisante pour obtenir la maîtrise de la mer, la flotte allemande, dont la qualité des bâtiments et des équipages s'avère néanmoins remarquable, est interprétée par l'Angleterre comme une menace : en 1906, l'amiral Fisher déclare au Prince de Galles : « *notre ennemi probable est l'Allemagne. L'Allemagne tient toute sa flotte concentrée en permanence à*

⁷⁰ En 1813, Londres dépense le double des 10 millions payés en 1803, contre 3 à 4 fois moins côté français. Cf. GRUMBERG, Pierre, *12 idées reçues sur la Grande Armée*, *Guerre & Histoire* n°25, juin 2015, p.49.

⁷¹ L'historien allemand Heinrich von Treitschke tient la suprématie navale britannique pour « *un anachronisme évident* ». Cf. BRÉZET, François-Emmanuel, *Le Jutland*, Paris, Economica, 1992, p. 2.

⁷² MASSON, Ph, 1986, p. 112 et HERWIG, Holger H, *The failure of german Sea Power*, in *The international History Review*, vol. 10, n°1, 1988, p. 68.

⁷³ BRÉZET, F.E, 1992, p.2.

⁷⁴ Génération de cuirassés monocalibres et à turbine à vapeur ; le vaisseau éponyme est lancé en 1904. Cf. FAIRBANKS, Charles, *The origin of the Dreadnought Revolution*, in *International History Review*, vol 13, 1991, p. 246.

⁷⁵ NEAU, Patrice, *L'Empire allemand*, Paris, Ed. Poche, 1997.

⁷⁶ CAILLETEAU, François, *Pourquoi l'Allemagne a perdu la Grande Guerre*, Paris, Economica, 2016, p. 36.

⁷⁷ Le rapport numérique évolue à 2/1 en 1918. Cf. SCHNETZLER, Bernard, *Les erreurs stratégiques pendant la première guerre mondiale*, 2^{ème} édition, Paris, Economica, 2006, p. 114.

⁷⁸ BRÉZET, F.E, 1992, p. 148.

quelques heures de l'Angleterre. Nous devons en conséquence tenir une flotte deux fois aussi puissante que celle de l'Allemagne, concentrée en permanence à quelques heures de l'Allemagne⁷⁹ ». En effet, en vue de conjurer l'éventualité de pertes, face au principal rival européen, telles que des concurrents soient portés à profiter de son affaiblissement, la Navy voit son niveau de puissance relative fixé par la doctrine du *Two Power Standard* : le *Naval Defence Act* de 1889 détermine un format équivalant à l'égalité des forces cumulées des deux puissances maritimes les plus importantes du continent, à l'époque la France et la Russie⁸⁰. L'irruption de l'Allemagne dans cette équation stratégique induit le processus l'Entente cordiale, pierre angulaire de la Triple Entente.

En outre, comme le souligne Bernard Schnetzler, la constitution d'une marine puissante ponctionne des ressources humaines et matérielles au détriment de la *Heer*, l'armée de terre, malgré la pression de deux adversaires continentaux⁸¹. Or, la puissance continentale a besoin d'une importante masse de manœuvre terrestre pour user de son atout principal : la bascule de forces sur ses lignes intérieures, en principe insusceptibles d'être coupées par l'ennemi. Ainsi, avant la première bataille de la Marne (du 5 au 12 septembre 1914), Moltke le Jeune prélève deux corps d'armées et une division sur son dispositif – malencontreusement sur son aile marchante – pour renforcer les forces d'Hindenburg en Prusse-Orientale. Si la manœuvre est généralement rappelée pour ses effets négatifs – ces forces ont fait défaut à la bataille de la Marne et sont arrivées trop tard pour participer à celle de Tannenberg – elle inaugure le passage de forces de plusieurs dizaines de milliers d'hommes d'une bataille à une autre, se déroulant à des milliers de kilomètres. De plus, ces unités ont participé à la bataille des Lacs de Mazurie (7-14 septembre 1914), qui lève réellement l'hypothèque sur la Prusse orientale. Néanmoins, le manque de forces prive la manœuvre continentale à l'ouest de son plein effet stratégique : pour l'emporter sur la Marne, il aurait fallu aux Allemands deux corps d'armée supplémentaires. Si l'obtention de la neutralité anglaise (évitant donc l'envoi de 2 corps britanniques) aurait nécessité de ne pas entrer en Belgique, et donc de renoncer au plan Schlieffen, en revanche une limitation au format de la *Hochseeflotte* compte-tenu de la

⁷⁹ KENNEDY, Paul, *Strategy and Diplomacy – 1870-1945*, p. 142 ; cité par BRÉZET, F.E., 1992, p. 12.

⁸⁰ BRÉZET, F.E., 1992, p. 6. Plus précisément, selon CARON, François, *De la maîtrise de la mer*, in *Stratégie* 89/90, Stratégies Navales, ISC/CEIS, octobre 2007, la doctrine du *Two Powers Standard* fixe initialement un seuil à atteindre, supérieur de 10% à la somme des deux flottes immédiatement inférieures à la Navy dans les eaux européennes. Cet objectif étant irréalisable, la proportion est révisée à 60% de l'ensemble des deux flottes.

⁸¹ SCHNETZLER, B. 2006, p. 114.

stratégie générale allemande aurait pu fournir les deux corps d'armée manquants. Un mauvais calcul *a posteriori*.

Tableau n°3 : Le rapport de forces naval à la déclaration de guerre de 1914

D'après BREZET François-Emmanuel, *Le Jutland*, Paris, Economica, 2006, p. 148.

Type de navire	Grande-Bretagne	Allemagne
Bat. De ligne Dreadnought	20	13
BDL pré-Dreadnought	40	20
Croiseurs de bataille	9	4
Croiseurs-cuirassés	34	9
Croiseurs légers	74	41
Destroyers / Torpilleurs	167	130
Sous-marins	70	30

Du point de vue opérationnel, si la baie d'Heligoland se prête bien à la défense, permettant à la marine de protéger les ports de commerce d'Hambourg et de Brême, en revanche les escadres allemandes ne totalisent pas la masse critique permettant de forcer le passage en mer du Nord face à la *Grand Fleet*. Leur intervention lors du passage en France du corps expéditionnaire britannique, du 9 au 17 août 1914, ne sera donc pas lancée, ni même encouragée⁸². Exclue du plan *Schlieffen*, la *Hochseeflotte* subit les restrictions d'emploi décidées par le Kaiser, escomptant une victoire rapide et décisive sur terre, et tenant donc à l'épargner pour la faire peser sur les négociations de paix : « *aussi voit-on, dès août 1914, le GQG terrestre allemand complètement indifférent à l'action de la marine et même aviser celle-ci de ne modifier en rien ses plans personnels pour tenter de s'opposer au passage de l'armée anglaise sur le continent*⁸³ ». Comme le rapporte en effet dans ses souvenirs le Grand Amiral Raeder : « *il n'existait pas de plan d'action combiné. L'état-major général de l'armée n'avait même pas informé la Marine de son intention d'envahir la Belgique et le nord de la France. La question capitale de l'occupation de bases sur les côtes de l'Atlantique et de la Manche ne fut même pas discutée au préalable et encore moins préparée.*⁸⁴ » Fixée entre la Baltique et la mer du Nord, entre lesquels elle transite néanmoins rapidement par le *Kaiser Wilhelm Kanal*, la flotte allemande n'intervient pas contre les convois de ravitaillement pour

⁸² SCHNETZLER, B, 2006, p. 114.

⁸³ CASTEX, R. (Amiral), T1, 1996, p. 113.

⁸⁴ RAEDER, Erich (Grand Amiral), *De la Reichsmarine à la Kriegsmarine*, Paris, Déterna, 2013, p. 45.

la Russie envoyés par l'océan Arctique à partir du printemps 1915⁸⁵. Quant aux cuirassés austro-hongrois, ils sont incapables de sortir de l'Adriatique, du fait des marines italienne et française.

Au début, le commandement allemand pense pouvoir égaliser progressivement les forces par des manœuvres offensives à l'aide de navires légers rapides (*Schnellboote*) ou de taille intermédiaire face à une *Royal Navy* se livrant à un blocus rapproché, mais qui devait disperser ses formations pour défendre son empire. Cependant, le choix anglais d'un blocus à distance (les faibles possibilités du littoral allemand permettant largement de maintenir un blocus efficace depuis Scapa Flow) contrarie cette perspective, mettant ainsi en défaut la conception des unités navales allemandes, ainsi que le rapporte Raeder : « *malheureusement, les faits devaient prouver que les modèles anciens de grands navires et de torpilleurs ne convenaient pas, du fait de leur trop faible rayon d'endurance, pour des raids poussés jusqu'à la côte anglaise ou vers le nord. Ils répondaient seulement à la conception du blocus rapproché* ⁸⁶ ».

À partir de 1916, la stratégie opérationnelle plus offensive retenue par l'Amiral Scheer consiste à amener progressivement l'équilibre en attirant les croiseurs de bataille anglais vers la totalité de la *Hochseeflotte*⁸⁷. C'est dans ce contexte que se déroule la bataille du Jutland, dite du Skagerrak en allemand (31 mai – 1er juin 1916). Tactiquement, c'est l'amiral Jellicoe qui parvient à *barrer le T* à Scheer, c'est-à-dire à adopter la formation tactique la plus favorable pour la bataille de ligne : couper la route, en ligne horizontale, à l'ennemi se présentant en ligne verticale : l'ensemble des vaisseaux de la formation en ligne sont alors en mesure d'ouvrir le feu sur la ligne ennemie, se présentant en colonne. Mais ce sont les Britanniques qui subissent les plus grosses pertes, s'expliquant surtout par une vulnérabilité structurelle de leurs croiseurs de bataille, aggravée par leur système de stockage pyrotechnique⁸⁸. Les difficultés de liaison, la mauvaise visibilité, mais aussi parfois une prudence excessive, font primer les manœuvres d'évitement, du fait du poids des enjeux :

⁸⁵ 1 million de tonnes de munitions et de charbon en 1915, 2 millions en 1916. Cf. SCHNETZLER, B. 2006, p. 115.

⁸⁶ RAEDER, E. (Grand Amiral), 2013, p. 43.

⁸⁷ SCHNETZLER, B. 2006, p. 115.

⁸⁸ BRÉZET, F.E, Le Jutland, Paris, Économica, 1992. Les pertes sont de 110 000t contre moitié moins pour les Allemands. 6097 marins anglais tués contre 2551 Allemands. (Cf. BRÉZET, F.E , 1992, p. 153). L'explosion rapide du *Hood*, dernier-né de cette génération de croiseurs de bataille, le 24 mai 1941 lors de sa confrontation avec le *Bismarck* et le *Prinz Eugen*, semble confirmer cette thèse.

Churchill avait ainsi écrit à Jellicoe : « *vous êtes le seul à pouvoir perdre la guerre en une après-midi*⁸⁹ ». Tandis qu'au siècle précédent, un Trois-Ponts ne pouvait être en principe sérieusement menacé que par un navire comparable, le cuirassé doit non seulement faire face à ses congénère et aux croiseurs de bataille, mais présente en outre des vulnérabilités aux armes bien meilleur marché que sont les torpilles et les mines, susceptibles d'être mises en œuvre par des navires bien plus petits. Ces limites, compte-tenu des ressources humaines et matérielles considérables nécessaires à leur mise en œuvre, expliquent ainsi les réticences de part et d'autre à les exposer dans une stratégie offensive audacieuse. Mais ces réticences conduisent à perpétuer le rapport de force existant au profit de la puissance de la mer, du moins sur le plan des flottes de bataille conventionnelles. C'est pourquoi « *L'Amiral Scheer termina son rapport [sur la bataille du Skagerrak] en soulignant fortement que seule la guerre sous-marine sans restrictions pouvait emporter la décision dans la guerre navale contre l'Angleterre*⁹⁰. » Par la suite, à l'exception d'une tentative infructueuse de Scheer, la *Hochseeflotte* ne mène plus d'opérations offensives, pour se cantonner à la couverture d'opérations de guerre des mines, entretenue par les Anglais à partir de leur position d'Heligoland, ainsi qu'aux opérations au profit des sous-marins ou combinées sur la côte de la Baltique. La lutte contre les incursions britanniques sur le littoral incombe davantage aux flottilles de Schnellboote. La flotte de bataille cesse donc de peser sur le conflit⁹¹. L'inaction relative finit par la rendre vulnérable à l'agitation politique, puis aux mutineries, à partir d'octobre 1918.

⁸⁹ Cité par MASSON, Ph, 1986, p. 77.

⁹⁰ RAEDER, E. (Grand Amiral), 2013, p. 78.

⁹¹ SCHNETZLER, B. 2006, p. 116.

Tableau n°4 : Les gros calibres au Jutland (1916)

D'après RICHARDOT Philippe, *Les chemins de la tactique. Des origines à nos jours*, Marseille, Délégation Méditerranée-Rhône de la Commission française d'Histoire militaire, 2011, p. 245.

Distance d'engagement	16 400 à 11 000 m			
Portée maximale	Pièces moyennes		Gros calibres	
	14 700 m		19 000 m	
% coups au but	Au combat		Ecole à feu	
	2-4%		12-15%	
Gros calibres	Anglais		Allemands	
	381 mm	48	-	-
	356 mm	10	-	-
	343 mm	124	-	-
	305 mm	144	305 mm	144
	234 mm	36	280 mm	96
	190 mm	42	170 mm	84
Moyens calibres	152 mm	415	150 mm	280
Légers calibres	102 mm	633	88 mm	448
	76 mm	16	-	-
Total pièces	1 468		1 108	
Tubes lance-torpilles	299		452	
Pertes	Anglaises		Allemandes	
Vaisseaux	3 croiseurs de bataille 3 croiseurs cuirassés 8 destroyers 8 torpilleurs		1 cuirassé ancien 4 croiseurs légers 5 torpilleurs	
Tonnage	115 025		61 180	
Équipages tués	2 amiraux 361 officiers 6 582 hommes		- 144 officiers 2 407 hommes	
Équipages prisonniers	177		-	
% équipages de Flotte	11,6%		6,8%	

Reste une guerre de course fondée sur la surprise, sur la base d'instructions rédigées dès le temps de paix⁹². Mais avec le petit nombre de navires⁹³ et le manque de bases ultramarines, l'essentiel de l'action est limitée aux premiers mois du conflit. L'amiral Tirpitz le prévoyait déjà en 1897 : « *La guerre de course et la guerre outre-mer sont, en raison de notre manque de points d'appui et de l'excès dont dispose l'Angleterre, tellement dénués de perspectives, que nous devons de façon planifiée nous abstenir de ce genre de guerre contre*

⁹² Cf. CHACK, Paul, *La guerre des croiseurs*, T1. Cité par l'amiral R. Castex, T1, 1996, p. 143.

⁹³ Croiseurs : *Emden* dans l'océan Indien, *Koenigsberg* entre Madagascar et la Mer Rouge, *Karlsruhe*, *Dresden*, *Leipzig* en Amérique du Sud, la division *von Spee* dans le Pacifique Sud ; croiseurs auxiliaires : *Kaiser Wilhelm der Grosse*, *Kronprinz Wilhelm*, *Cap Trafalgar*, *Prinz Eitel Friedrich*, *Cormoran*, *Geier*, etc. disséminés un peu partout.

*l'Angleterre, dans la détermination du type de notre flotte*⁹⁴ ». Dès lors, les divisions de croiseurs britanniques, constituées pour l'essentiel de navires mobilisés, pouvaient s'organiser pour la protection des routes maritimes, puis des convois, tandis que les croiseurs-corsaires allemands ne pouvaient espérer aucun appui de leur flotte⁹⁵. Dès lors, comme l'observe l'amiral Castex : « *Von Spee aboutissait, consciemment ou non, à la méthode de Decrès, renouvelée elle-même de La Motte-Piquet et de Vauban, et toujours au nom des mêmes avantages* »⁹⁶.

La *Hochseeflotte* s'est-elle du moins montrée, davantage que l'armée navale de Napoléon, capable de contester efficacement la maîtrise de la mer ? La destruction de la *Grand Fleet* aurait apporté aux Allemands le contrôle de la mer du Nord et de la Manche, dont l'exploitation aurait coupé l'Angleterre de son armée, et menacé le ravitaillement du continent. À l'inverse, l'anéantissement de la flotte allemande aurait permis d'approvisionner par la Baltique des troupes russes, de manière plus directe que via les itinéraires à faible débit d'Arkhangelsk et de Vladivostok, avec un effet psychologique positif pour les troupes du Tsar. L'effet recherché relève essentiellement de l'interdiction (*sea denial*), et non de la maîtrise de la mer proprement dite (*sea control*). Or, construite selon une doctrine mahanienne mais avec un rayon d'action moindre de ses croiseurs, la flotte de haute mer ne parvient pas à contourner le dispositif anglais pour déboucher dans la Manche ou l'Atlantique. En outre, vaisseaux coûteux, non dépourvus de vulnérabilités et ne disposant pas de moyens de liaison et de détection satisfaisants – les Zeppelins sont trop vulnérables aux tirs comme aux intempéries – les croiseurs de bataille et cuirassés des deux belligérants se prêtent mal à un emploi offensif, comme en témoigne la conduite de la bataille du Jutland⁹⁷. Enfin, l'emploi des croiseurs dans la guerre de course ne peut non plus amener des effets stratégiques, du fait de la densité du dispositif naval anglais. Ces limites soulignent donc l'intérêt des potentialités des armes aérienne et sous-marine pour ouvrir de nouvelles dimensions à l'affrontement des puissances de la terre et de la mer.

⁹⁴ Cité par BRÉZET, F.E, 1992, p. 3.

⁹⁵ CASTEX, R. (Amiral), T1, 1996, p. 145.

⁹⁶ CASTEX, R. (Amiral), T1, 1996, p. 146.

⁹⁷ COUTAU-BEGARIE, Hervé, in *Corbett et la Philosophie de la Guerre Navale*, en épilogue des *Principes de Stratégie maritime*, Economica, Paris, 1993, fait remarquer que Jellicoe est le seul chef à recevoir comme titre de noblesse, non pas le nom de la bataille qu'il a livrée, mais celui de la base où sa flotte a passé la plus grande part de son temps : *Viscount of Scapa* !

1.23 – La *Kriegsmarine*, l'ambition d'une grande flotte équilibrée (1935 – 1943)

Dès lors que la situation politique de l'Allemagne permet d'envisager la révision des contraintes du traité de Versailles, la reconstitution de la marine allemande se base d'abord sur l'assurance qu'une nouvelle guerre sera évitée. L'Amiral Raeder fonde ainsi ses choix sur les déclarations du Führer : le 02 février 1933, Hitler lui déclare : « *Jamais je n'aurai de guerre avec ces pays [Angleterre, Italie, Japon], la flotte allemande doit concevoir son rôle dans le cadre de la politique continentale européenne*⁹⁸ ». Dans le cadre des négociations du traité naval, par lequel l'Angleterre concède un assouplissement des clauses de Versailles touchant la Marine, Hitler propose un rapport de force de 1 à 3 entre les flottes allemande et britannique⁹⁹, finalement fixé à 35% et traduit dans le traité par un plafond de 420 000 tonnes, soit près du triple des 144 000 tonnes du traité de Versailles, au regard d'un tonnage de 1 240 000 tonnes pour la *Royal Navy*, avec la possibilité de monter à 45% pour les sous-marins. L'Allemagne n'ayant pas été conviée à la conférence navale de Washington en 1921-1922, se trouve ainsi en mesure de construire des navires de ligne de tonnage supérieur à celui des signataires, ce qui multiplie son succès diplomatique. Les nouvelles restrictions sont de peu d'effet puisque les chantiers navals allemands ont du travail pour plusieurs années. De plus, Hitler pense que le respect du traité, signé le 18 juin 1935 à Londres, lui assure la non-belligérance anglaise¹⁰⁰. Les possibilités ainsi ouvertes permettent de lancer sans délai un vaste programme de construction navale¹⁰¹.

Chez l'Amiral Raeder, qui reste à la tête de la marine allemande de 1928 à 1943, et dans la teneur de ses échanges avec le Führer et le haut-commandement, on note d'un côté l'affirmation du caractère continental de la puissance allemande comme fondement d'une auto-limitation de ses ambitions navales : « *Pour nous, l'acceptation de ce rapport [de 1 à 3] marquerait le passage très net à une politique continentale qui ne pouvait devenir très dangereuse pour l'Angleterre, et constituerait une limitation volontaire de nos forces navales comme aucune autre puissance n'en avait jamais admise* ». Cette perspective est indissociable du souci d'éviter une nouvelle confrontation sur mer avec l'Angleterre : « *Personne ne*

⁹⁸ RAEDER, E. (Grand Amiral), 2013, p. 170.

⁹⁹ RAEDER, E. (Grand Amiral), 2013, p. 171 : Hitler s'appuie sur une proposition émise par Tirpitz en 1912, prônant un rapport de 10 à 16. La suggestion de Raeder d'arrondir à 35% est agréée.

¹⁰⁰ BRÉZET, F.E, *Histoire de la Marine Allemande*, Paris, Perrin, 1999, et RICHARDOT, Ph, *Hitler face à Churchill*, Paris, Belin, 2015, p. 17.

¹⁰¹ 2 cuirassés, 2 croiseurs de bataille, 16 destroyers et 28 sous-marins. Cf. RAEDER, E. (Grand Amiral), 2013, p. 195.

connaissait mieux que nous ce que signifiait le fait d'avoir une puissance maritime pour adversaire. À l'époque, nous savions déjà que nous succomberions finalement sous le poids des flottes britannique et américaine, malgré les grandes victoires terrestres et l'élimination de l'ennemi russe. Jamais de telles circonstances ne devaient plus se reproduire ». Situation d'autant plus dangereuse qu'à ces forces anglo-saxonnes vient s'ajouter une marine française régénérée : Raeder fait état de sa remontée en puissance sous l'impulsion continue de Leygues, Piétri, et Darlan, avec notamment les 2 cuirassés de classe Dunkerque, « et dont la flotte atteignait sensiblement 60% de la flotte britannique »¹⁰². D'un autre côté, se développe pourtant la tendance à la reconstitution d'une flotte allemande de composition analogue à celle de ses adversaires, mais de plus petit format, sans questionnement approfondi des effets stratégiques à atteindre. Comme les sous-marins ne peuvent quitter et gagner leurs bases sans l'appui de dragueurs de mines, ces derniers sont à protéger par des forces légères, qui nécessitent l'appui de grands bâtiments ; l'Amiral Raeder en tient donc pour une « *flotte équilibrée*¹⁰³ ».

C'est dans cet esprit qu'est mis sur pied le plan Z¹⁰⁴. La perspective d'un conflit ressurgit au lendemain de la crise des Sudètes, mais les prévisions sont basées sur le postulat qu'un conflit avec l'Angleterre n'éclatera pas avant 1945-46. La période de préparation est censée permettre la mise sur cale de navires plus puissants : dans sa version approuvée par Hitler en 1939, le plan Z prévoit 6 cuirassés de 56 000 t (contre 50 300 t pour la classe *Bismarck*), 3 croiseurs de bataille de 35 000 t, entre 3 et 12 cuirassés de poche (pour remplacer les 3 *Deutschland* du programme de 1929), 3 croiseurs lourds, entre 16 et 44 croiseurs légers, 2 autres porte-avions, 68 destroyers, 90 torpilleurs, 249 *U-boote* de divers types ; le tout à construire en deux tranches : 1939-1943 et 1943-1948¹⁰⁵ ! Au terme de ces constructions, la flotte serait articulée de la manière suivante :

- deux escadres de combat comprenant chacune trois cuirassés et un porte-avions,
- des croiseurs de bataille et cuirassés de poche destinés à la guerre de course lointaine contre le *shipping* allié et capable de s'opposer aux croiseurs de bataille type Hood ou Dunkerque,

¹⁰² RAEDER, E. (Grand Amiral), 2013, p. 172 (affirmation de la posture continentale et refus de l'affrontement avec les puissances maritimes) ; p. 170 et 195 (sur la remontée en puissance de la Marine nationale française).

¹⁰³ RAEDER, E. (Grand Amiral), 2013, p. 201.

¹⁰⁴ Adopté en janvier 1939. Le traité naval est dénoncé par Hitler sans consultation de Raeder le 28 avril suivant. Cf. RAEDER, E. (Grand Amiral), 2013, p. 273 et 276.

¹⁰⁵ BERNARD, Vincent, *Plan Z, le rêve avorté de la Kriegsmarine*, in *Los* n°3, juillet-août 2012, p. 40.

- une flotte de sous-marins pour la guerre au commerce.

Le déclenchement de la guerre, sapant les prévisions fixées par Hitler, conduit à annuler toutes les nouvelles unités en septembre et octobre, dont les ressources sont réparties pour les besoins des autres armes, et à accorder la priorité aux constructions de sous-marins, selon les vœux du Contre-amiral Dönitz, dont le modèle de flotte à 300 sous-marins, réclamé dès 1936, avait alors été repoussé¹⁰⁶. Seuls les chantiers des navires déjà à flot de la tranche 1936-1939 sont menés à bien, dont ceux des *Bismarck* et *Tirpitz*. Abstraction faite du caractère tardif du plan et de son terme éloigné, en complet décalage avec l'engrenage de la crise polonaise, c'est la question de l'évolution du rapport de forces dans cette bataille des communications d'envergure mondiale qui pose question : le Grand Amiral Raeder note que « *ce plan transformait donc radicalement la situation stratégique*¹⁰⁷ ». Or, en considérant l'état des forces navales existantes en 1939 et en prenant en compte les évolutions probables sans la guerre, il eût été difficile de combler l'écart.

En effet, en admettant le retrait éventuel des cuirassés anglais les plus anciens¹⁰⁸, et en ne tenant compte que des programmes de construction prévus avant-guerre, la *Royal Navy* aurait ainsi opposé 29 *Capital Ships*¹⁰⁹ à 15 vaisseaux de ligne allemands de puissance comparable¹¹⁰, auxquels il convient d'ajouter la poursuite de la remontée en puissance de la flotte française, qui fait ici fonction de puissance-relais terrestre, avec les 4 nouveaux navires de classe *Richelieu* au programme de 1939-1940. Cela sans envisager les plans de construction navale spécifiques que cette course aux armements aurait inmanquablement engendré, ni la puissance des Etats-Unis¹¹¹. Ainsi, la *Kriegsmarine*, bien plus puissante en valeur absolue, se serait retrouvée dans une situation comparable à celle de 1914, voire moins favorable. De plus, la place très secondaire laissée aux porte-avions et aux sous-marins n'aurait pas permis de compenser l'infériorité numérique par une réelle supériorité tactique.

¹⁰⁶ Voir partie II.

¹⁰⁷ RAEDER, E. (Grand Amiral), 2013 p. 273.

¹⁰⁸ 5 de classe *Royal Sovereign* et 2 de classe *Queen Elisabeth* non modernisés.

¹⁰⁹ 14 cuirassés, 3 croiseurs de bataille et 12 porte-avions.

¹¹⁰ 8 cuirassés, 5 croiseurs de bataille, 2 porte-avions. Cf. BERNARD, V, *Plan Z*, in *Los* n°3, 2012, p.46.

¹¹¹ Cf. HENROTIN, J, 2011 : ont été construits pour l'*US Navy* durant la Seconde Guerre Mondiale : 8 cuirassés, 18 porte-avions lourds, 9 porte-avions légers, 110 porte-avions d'escorte, 15 croiseurs lourds, 33 croiseurs légers, 349 destroyers, 498 « destroyers d'escorte », 4094 bâtiments de débarquement, 2751 *Liberty Ships* de transport (soit 1,5 par jour), 83000 barges de débarquement, sans compter un nombre pratiquement incalculable de patrouilleurs, navires de guerre des mines ou encore navires auxiliaires .

De surcroît, Raeder priorise dans l'achèvement des constructions dans l'ordre suivant : cuirassés, sous-marins, destroyers et croiseurs, puis enfin les porte-avions¹¹² : le *Graf Zeppelin*, terminé à 90% à l'entrée en guerre, voit donc son chantier stoppé, puis repris au printemps 1942, mais lentement du fait de la priorité industrielle donnée aux U-boote. La construction est abandonnée en janvier 1943, dans le cadre du désarmement partiel de la flotte de surface ; tandis que le second *Flugzeugträger*, plus ou moins remis en cause entre-temps par Hitler, (qui, en juillet 1940, donne sa préférence à un croiseur avec pont d'envol, avec une capacité limitée à 15 appareils) est abandonné¹¹³. Or, c'est sur la mise en service du porte-avions que comptait le commandant en chef de la *Kriegsmarine* pour obtenir la création d'une aéronautique navale¹¹⁴. En effet, en vertu du protocole 27 janvier 1939, la Luftwaffe assure d'initiative du mouillage de mines, des actions indépendantes contre les navires, et les attaque des bases navales et des ports. Les unités aériennes mises à disposition de la *Kriegsmarine* sont cantonnées à l'éclairage et aux interventions tactiques au cours des engagements navals. Comme le déplore Raeder, « *il ne s'agissait plus du tout d'une aéronautique navale* ». De fait, la guerre aérienne sur mer reste inscrite parmi les missions revenant en propre à la Luftwaffe, carence organisationnelle marquée lors de la bataille de l'Atlantique¹¹⁵.

Enfin, le caractère titanesque du plan Z aurait sans doute fini par plier devant les limites des capacités industrielles du Reich, les impératifs de développement des *Panzerdivisionen*, et l'extrême tension de la production de carburant. Le caractère continental de la puissance allemande semble donc avoir été oublié au détriment des capacités réelles de la *Kriegsmarine*. Dès lors, l'entrée en guerre se fait sans véritable flotte Atlantique : les 3 *Panzerschiffe* ne suffisent pas à la tâche, le *Scharnhorst* et le *Gneisenau* ne terminent leur mise en condition opérationnelle qu'à l'automne 1939, le *Bismarck* n'est achevé qu'à l'été 1940 et le *Tirpitz* début 1941¹¹⁶.

¹¹² L'endurance d'un porte-avions à propulsion classique est pourtant cinq fois supérieure à celle d'un destroyer. Cf. MASSON, Ph, 1986, p. 97.

¹¹³ BERNARD, V, *Plan Z, le rêve avorté de la Kriegsmarine*, in *Los* n°3, juillet-août 2012, p.33.

¹¹⁴ RAEDER, E. (Grand Amiral), 2013, p. 237.

¹¹⁵ RAEDER, E. (Grand Amiral), 2013, p. 235-236.

¹¹⁶ BRÉZET, F.E, *Histoire de la Marine allemande*, Perrin, 1999, p. 32.

Tableau n°5 : Les forces navales opérationnelles sur le théâtre atlantique en septembre 1939

Source : MALBOSC, Guy, La Bataille de l'Atlantique, 1939-1945), Paris, Economica, 2^e éd. 2011, p. 5.

	GB	France	Allemagne	Italie
Cuirassés et croiseurs de bataille	15	6	50	5
Porte-avions	6	1	0	0
Porte-hydravions	2	1	0	0
Croiseurs lourds	23	7	1	7
Croiseurs légers	35	10	5	12
Destroyers d'escadre	100	32	17	21
Destroyers d'escorte	101	44	13	67
Sous-marins	38	79	39	115
Tonnage total	1 300 000	600 000	250 000	550 000

Les principaux mécomptes enregistrés ainsi par les grandes unités de surface – l'*Admiral Graf Spee* opérant seul dans l'Atlantique Sud¹¹⁷, le *Bismarck* coulé dès sa première sortie faute de soutien aérien – sont contenus en germe dans cette situation. Entre-temps, la perte de 10 destroyers lors des deux batailles de Narvik est à mettre au compte de leur emploi comme transports de troupes, qui les place en situation vulnérable dans les fjords, tandis que les *U-boote*, alors en pleine crise des torpilles, ne peuvent offrir une protection efficace¹¹⁸. Après le repli des *Scharnhorst* et *Gneisenau*, impossibles à maintenir sur la façade Atlantique, les grandes unités restantes ne jouent guère qu'un rôle de *fleet in being* en Norvège, dont la capacité d'action contre les convois reste aléatoire : la destruction du PQ17, en février 1942, est rendue possible par l'ordre de dislocation diffusé par l'amiral Pound à la nouvelle de la sortie du *Tirpitz*. À l'inverse, l'échec en décembre du groupe *Lützow – Hipper* en mer de Barents face à l'escorte du convoi JW51B décide Hitler au désarmement (finalement partiel) de la flotte de surface.

¹¹⁷ La capture de l'Altmark, son ravitailleur regagnant seul l'Allemagne via la Norvège, par le destroyer britannique *Cossack* contribue à inciter Hitler à envahir la Norvège. Cf. MALBOSC, Guy, *La bataille de l'Atlantique*, 2^{ème} édition, Paris, Economica, 2011, p. 47.

¹¹⁸ 10 et 13 avril 1940. Cf. CARESSE, Philippe, *Les deux batailles navales de Narvik*, in *Navires & Histoire* n°100, février-mars 2017, p. 78.

1.3 – L’exploitation de la maîtrise de la mer : l’Europe assiégée, une constante stratégique

« Sans une force navale décisive, nous ne pouvons rien faire de définitif et, avec elle, tout est honorable et glorieux. »

Georges Washington¹¹⁹

1.31 – La stratégie périphérique

« Il est bien certain que celui qui commande la mer a grande liberté et peut prendre de la guerre plus ou moins à sa volonté, tandis que ceux qui sont les plus forts sur terre n’en sont pas moins fréquemment dans de grands embarras ».

Francis Bacon, chancelier d’Angleterre¹²⁰

En amont du conflit, la puissance maritime possède des forces terrestres peu nombreuses et souvent réparties sur ses possessions ultramarines. Outre son action d’approche indirecte par le blocus, elle doit matérialiser son soutien à ses alliés continentaux engagés dans la lutte directe, parallèlement à la montée en puissance de ses forces. Quelle que soit la forme du soutien, c’est l’avantage de mobilité supérieure de la puissance maritime qui est mis à profit dans une stratégie périphérique destinée à user les forces de l’adversaire continental et à réduire sa liberté de manœuvre.

La première forme concrète de soutien réside dans les subsides servant à alimenter le conflit : l’Angleterre en verse continuellement à ses partenaires durant toutes les guerres du XVIII^{ème} siècle, et tout particulièrement lors des guerres napoléoniennes, pour animer les coalitions successives. Durant la Révolution, cette constante politico-stratégique est pointée notamment par le député de la Lozère, Jean Pelet, qui développe le motif de la pieuvre, aspirant tout le commerce du monde et « *solde presque toute l’Europe contre nous*¹²¹ ». Cette image préfigure l’Anaconda de Karl Haushofer. Au stade du conflit ouvert, l’aide financière

¹¹⁹ Cité par HENROTIN, J, 2011, p. 395.

¹²⁰ Cité par CORBETT, Julian S, 1993, p. 65.

¹²¹ JOUVENEL, Bertrand de, *Napoléon et l’économie dirigée*, Paris, Ed. de la Toison d’Or, 1942, p. 57.

évolue ensuite en aide matérielle au profit des adversaires de la puissance continentale, ainsi que des mouvements insurrectionnels qui la défient : aux livraisons effectuées aux partisans lors des guerres de Vendée (1793-1800) puis d'Espagne (1808-1914), succèdent les parachutages au profit des mouvements de résistance en Europe (1941-1945). Une aide massive est consentie au principal allié continental : en 1914-1918, la France contracte d'importants emprunts auprès des Anglo-Saxons, tandis que la Russie reçoit des livraisons maritimes à Mourmansk dès 1914 ; en 1939-40, la loi américaine du *Cash and Carry* sur les livraisons d'armes du 21 septembre 1939, modifiant les quatre lois de neutralité américaines, permet à Roosevelt de favoriser expressément les puissances maritimes alliées tout en restant dans le cadre de la neutralité. L'année suivante, le *Lend Lease*¹²² (« Prêt Bail ») ouvre des crédits illimités pour financer l'ensemble de l'alliance contre l'Axe, dans des proportions titanesques¹²³.

Le stade suivant est marqué par l'envoi direct de forces militaires : troupes de ligne, conseillers militaires, forces spéciales peuvent étoffer l'aide apportée au pays rétif à la puissance continentale. Julian Corbett en tient pour une forme *britannique ou maritime* de la guerre de pratiquer la « *guerre d'appui* » (*war by contingent*) « *en tant qu'auxiliaire des opérations plus vastes de nos alliés. Ce mode d'action est naturellement devenu le nôtre parce que le contrôle de la mer (control of the sea) nous permettait de choisir un théâtre bien limité. La tendance de la conduite britannique de la guerre à prendre la forme inférieure ou limitée de la guerre a toujours été aussi clairement marquée que la tendance opposée sur le continent (...) nous l'avons appliquée, et en somme appliquée avec succès, quand nous avons agi de concert avec des alliés continentaux pour un objet illimité – c'est-à-dire là où l'objet commun était le renversement de l'ennemi commun*¹²⁴ ».

La puissance maritime est en effet conduite à mobiliser suffisamment de ses forces terrestres pour lancer des opérations limitées en divers points du continent. Garantie matérielle de son engagement sur le continent, indispensable vis-à-vis de ses alliés-relais continentaux, ainsi que preuves de sa constante détermination, les opérations périphériques

¹²² Loi américaine du 11 mars 1941. De 1941 à 1945, les aides distribuées au titre du *Lend Lease* représentent 50,1 milliards de dollars, dont 31,4 milliards pour le Royaume-Uni et 11,3 milliards à l'Union Soviétique. Parallèlement, à partir de l'été 1941, l'Angleterre verse 14% de sa production de chars à l'URSS. Cf. DUNAJEWSKI, Henry, *Le lend-lease américain pour l'Union soviétique*, Revue d'études comparatives est-ouest, 15 mars 1984, p.43-44.

¹²³ Voir partie 2.3 sur l'aide matérielle apportée à l'URSS.

¹²⁴ CORBETT, J.S, 1993, p. 71.

optimisent l'avantage stratégique classique de la puissance maritime, contraignant ainsi l'ennemi à disperser ses forces sur l'ensemble des espaces littoraux. Comme le relève Colin S. Gray, « *aucun de ces objectifs n'exige qu'une puissance maritime improvisée seule une force terrestre capable de vaincre un ennemi continental dans son milieu privilégié*¹²⁵ ». Il s'agit donc d'une stratégie d'approche indirecte, visant à faire jouer le temps en sa faveur pour affaiblir l'adversaire¹²⁶. C'est là le but des « opérations conjointes » imaginées par William Pitt durant la guerre de Sept ans en appui de la Prusse.

L'engagement continental peut donc se dérouler à plus petite échelle, puisque l'objectif recherché est de fixer la plus grande fraction possible des forces organisées de l'ennemi et ainsi l'empêcher de manœuvrer. À défaut de combinaison avec des forces alliées locales importantes, ces opérations sont des « coups d'épingle », sans véritable portée stratégique¹²⁷. C'est le cas de l'expédition du général Maitland contre Belle-Ile (juin-juillet 1800), ou encore de l'envoi du corps expéditionnaire anglais de Craig, destiné à défendre Naples et la Sicile en 1805 et que Napoléon qualifie de « *combinaison de pygmées*¹²⁸ ». De même, le futur Wellington participe à deux opérations amphibies en Europe du Nord, en 1806 et 1807¹²⁹. En effet, avec les moyens de l'époque, des débarquements de faible ampleur peuvent être facilement exécutés en n'importe quel point s'y prêtant géographiquement, ce qui donne une certaine souplesse au volume du détachement expéditionnaire : de 4 000 ou 6 000 à 40 000 hommes ; le rapport semble toujours favorable car, pour le défenseur, il est plus difficile et contraignant sur le plan logistique de concentrer dans de bonnes conditions assez de forces pour s'opposer à ces débarquements, en raison de la pauvreté de l'infrastructure de communications terrestres. Herbert Rosinski donne ainsi l'exemple du raid du Général Moore en Espagne : « *Lors de l'occupation du pays par Napoléon, il parvient à donner un coup d'arrêt laissant aux partisans espagnols le temps de se préparer. Puis, au lieu de se rendre à son point de départ, il se rendit à Tara afin d'être récupéré par la flotte ; échappant ainsi à la poursuite*¹³⁰ ». Il est cependant tué à la bataille de la Corogne le 18 janvier 1809.

¹²⁵ GRAY, Colin S, 1995, p. 92.

¹²⁶ Le principe de contournement est d'ailleurs systématisé chez B. Liddel HART, *Stratégie*, Perrin, Paris, 2007 ; première version parue en 1929, rééditée en 1941 et 1946 puis actualisée.

¹²⁷ MASSON, Ph, 1986, p. 137.

¹²⁸ Cité par CORBETT, Julian S, 1993, p. 71.

¹²⁹ KEEGAN, John, *L'art du commandement*, Paris, Perrin, 2010, p. 175.

¹³⁰ ROSINSKI, Herbert, *Mahan et Corbett*, in *Principes de stratégie maritime*, Paris, Economica, 1993.

La souplesse de l'engagement en Espagne permet aux Anglais de conserver une puissante flotte en mer du Nord, comptant 120 navires dont 22 vaisseaux de ligne. Ainsi, la même année, débarque le 30 juillet à Walcheren, île située à l'embouchure de l'Escaut, une expédition anglaise de 40 000 hommes dirigée contre le port naval d'Anvers, dont les défenses sont inachevées¹³¹. Bénéficiant de la surprise tandis que Napoléon est engagé en Autriche (la bataille de Wagram s'est déroulée au début du mois, les 5 et 6 juillet), l'opération a pour but d'incendier les navires français à Flessingue et à Anvers, ainsi que le nouvel arsenal en travaux. Seuls le manque d'entreprise du commandement anglais (la batterie contre Flessingue n'est opérationnelle que le 13 août) et le climat du milieu marécageux empêchent l'assaillant d'exploiter rapidement la situation. 12 000 soldats anglais passent par les hôpitaux, dont 4000 décèdent de la malaria, contre 106 tués au combat sur toute l'expédition. Au rembarquement, qui s'achève le 10 décembre 1809, succède un blocus naval, maintenu jusqu'en 1814. Les seules contre-mesures énergiques sont prises de Paris par Fouché, qui cumule alors les portefeuilles de la Police et de l'Intérieur : levant les gardes nationales de Paris et des départements du Nord avec une proclamation vibrante, il prend sur lui de nommer Bernadotte, en disgrâce depuis Wagram, au commandement de la nouvelle armée de l'Escaut. 200 000 hommes sont théoriquement mobilisés, dont 14 000 du Nord déployés en août. Sans échapper aux critiques de Napoléon, Fouché obtient le titre de duc d'Otrante pour son rôle face à cette invasion de la Zélande. Par la suite, la crainte de voir les Anglais renouveler l'opération oblige à consacrer des moyens importants aux défenses d'Anvers et de Toulon. Dans la continuité des mesures, le directeur de la conscription est chargé d'établir le projet d'une force permanente de 300 000 hommes avec la Garde nationale pour la défense des côtes¹³². L'Empereur reconnaît lui-même qu' « avec 30 000 hommes dans des transports en rade des Dunes, les Anglais peuvent paralyser 300 000 hommes de mon armée, cela nous réduira au rang de puissance de second ordre ¹³³ ».

Un volume équivalent d'effectifs est nécessaire sur le seul théâtre espagnol, sur lequel l'engagement anglais se développe. La péninsule ibérique se prête en effet parfaitement à la stratégie périphérique : éloignée du centre de gravité de la Grande Armée et offrant d'excellentes liaisons maritimes avec l'Angleterre, notamment à partir des positions protégées de Torres Vedras, constituant la base arrière, elle présente aussi une littoral très étendu, à la

¹³¹ « Pistolet braqué au cœur de l'Angleterre », selon la formule de Pitt, souvent attribuée à Napoléon. Cf. FLEISCHMAN, Theo, *L'expédition anglaise sur le continent en 1809*, Mouscron, La renaissance du Livre, 1973.

¹³² WARESQUIEL, Emmanuel de, *Fouché, les silences de la pieuvre*, Paris, Tallandier/Fayard, 2014.

¹³³ Correspondance de Napoléon, tome XIX, 4 septembre 1809, p. 421 cité par CORBETT, J.S, 1993.

merci d'une action à partir de Gibraltar ; si bien que l'articulation des forces françaises répartit quelques 300 000 hommes à raison d'un tiers engagé contre les 70 000 hommes de Wellington, un autre tiers contre la guérilla, et le reste affecté à la surveillance des côtes¹³⁴. Le coût est équivalent à celui de plusieurs escadres, plus efficaces que des fortifications qui n'empêchent nulle incursion. Même si Napoléon était revenu pour liquider l'affaire sur place, une relance de la stratégie périphérique demeurerait toujours possible. Après la campagne de Russie, le poids relatif du théâtre espagnol s'accroît, si bien que le secours à la guérilla espagnole produit un effet stratégique par la victoire de Vittoria en juin 1813, qui décide Metternich à rompre les pourparlers de Prague et à rejoindre la Sixième Coalition, formée par la Russie et la Prusse¹³⁵.

La stratégie périphérique anglaise revêt une remarquable constance historique, car elle s'appuie non seulement sur des facteurs stratégiques propres au conflit en cours, mais aussi sur des permanences géopolitiques et géo-économiques ; inspirant donc aussi des projets pouvant parfois se révéler des impasses stratégiques. Ainsi, malgré l'échec de l'attaque de Constantinople par l'amiral Duckworth en 1807, imputable à la séparation de l'armée et de la flotte, et le risque de prise au piège dans les Détroits, que les fortifications terrestres des Dardanelles faisaient peser sur la flotte, Churchill impose en 1915 l'opération des Dardanelles (25 avril 1915 – 9 janvier 1916) suite à la fermeture des Détroits par les Turcs¹³⁶. Il s'agit aussi de couper court aux projets germano-turcs en Mésopotamie, prévoyant une coopération avec la Turquie selon un axe Elbe – Euphrate par une liaison ferroviaire de la Mer du Nord, jusqu'au Golfe Persique, par Hambourg – Berlin – Byzance – Bagdad – Bassorah, en vertu d'un accord passé en 1903 entre Guillaume II et le sultan Abdul Hamid. Inspirant aux britanniques une crainte équivalente à celle suscitée par la Transsibérien en 1904, quant à l'émergence d'empires industriels autonomes et indépendants du commerce thalassocratique, ces dynamiques géopolitiques constituent un enjeu sous-jacent du conflit. En 1853, le parti pris de Londres en faveur de la Turquie contre la Russie, entraînant la France dans la guerre de Crimée, mettant fin à la Pentarchie européenne instaurée après le traité de Vienne, relevait de la même perspective. Outre la pression sur la Turquie et les Balkans au profit de l'Entente,

¹³⁴ Ph. Masson, 1986, p.131.

¹³⁵ Ph. Masson, 1986, p.137 : « Jusqu'en 1812, l'affaire d'Espagne n'est qu'une tumeur bénigne. Elle ne deviendra un cancer qu'après le désastre de Russie et la réapparition d'un terrain d'opérations majeur en Allemagne ».

¹³⁶ CORBETT, J.S, 1993, p. 72 (cause de l'échec de l'expédition de 1807), PANZAC, Daniel, *La marine ottomane, de l'apogée à la chute de l'Empire (1572-1923)*, Paris, Ed. CNRS, 2009, p. 259 (fortifications des Dardanelles).

le franchissement des détroits vise à ravitailler les armées russes en armes et en munitions. Cependant, l'emploi de vieux cuirassés (afin de préserver les bâtiments sur lesquels reposait la maîtrise de la mer) confronté aux défenses turques à base d'artillerie et de champs de mines, rend caduc ce type de bombardement naval : pour déminer l'étroit passage et neutraliser l'artillerie, un débarquement sur la côte anatolienne eut été nécessaire ; d'autant plus que les troupes turques n'ont eu aucune peine à verrouiller au nord la péninsule de Gallipoli, sur laquelle les assaillants ont retrouvé des conditions tactiques analogues à celles du front occidental¹³⁷.

Devant le blocage du front occidental, de nombreuses autres options sont évoquées : Lord Kitchener est intéressé par une opération contre Alexandrette, pour couper les communications turques, le secrétaire d'État aux Indes se concentre sur la Mésopotamie, le secrétaire d'État aux colonies se consacre à la saisie des colonies allemandes, le Premier ministre Lloyd Georges est favorable à une intervention dans les Balkans, tandis que l'Amiral Fischer plaide pour un plan de long terme d'attaque de la flotte allemande et de pénétration dans la Baltique, où un projet de débarquement anglo-russe est momentanément étudié. La multiplicité des projets interfère dans la prise en compte des véritables opportunités et peut donc à l'inverse engendrer une dispersion stratégique de la puissance navale : l'exemple des Dardanelles montre en effet les limites du principe du coup de main à l'âge industriel face à la puissance terrestre, du fait de la supériorité de l'artillerie des forts, des champs de mines et du transfert de *U-boote* par voie de terre vers la mer Noire. L'opération alliée provoque d'ailleurs l'hostilité de la Bulgarie, qui vient conforter la continuité territoriale des empires centraux. 160 000 hommes et 800 000 t de navires marchands en logistique, soit le tiers de la flotte marchande française d'avant-guerre, ne suffisent donc pas à déboucher de la péninsule de Gallipoli¹³⁸. La Palestine, le Liban et la Syrie constituent en revanche des objectifs plus raisonnables à partir de l'Égypte, face à des armées turques éloignées de leurs bases arrières¹³⁹. Quant à l'expédition de Salonique (5 octobre 1915-27 septembre 1918), elle constitue le meilleur exemple du risque de « retournement » de la stratégie périphérique au détriment de la liberté d'action de la puissance maritime. Elle nécessite, en 1917, 500 000 t de navires marchands, hypothéquant toute nouvelle opération amphibie par l'entretien d'un corps

¹³⁷ SCHNETZLER, Bernard, *Les erreurs stratégiques pendant la Première guerre mondiale*, 2^{ème} édition, Paris, Economica, 2006, p. 63.

¹³⁸ SCHNETZLER, B, 2006, p. 72.

¹³⁹ Bernard SCHNETZLER (2006, p. 73), fait donc remarquer que, plutôt que d'entrer à Jérusalem en décembre 1917, les Anglais auraient pu le faire 2 ans plus tôt.

expéditionnaire dont la moitié des pertes est d'ordre sanitaire¹⁴⁰. Ce camp retranché de 300 000 hommes, en proie au paludisme, fait dire ironiquement à Falkenhayn qu'il s'agit du « *plus grand camp de prisonniers d'Europe* ¹⁴¹».

Tout au long la Seconde guerre mondiale, l'intérêt britannique pour les Balkans demeure très vif, de par la possibilité d'isoler les pétroles de Roumanie, d'obstruer le Danube, de créer un front sud-est, et plus tard de contenir la progression soviétique¹⁴². Churchill est aussi le promoteur de la campagne de Norvège, destinée à couper la route des importations de fer suédois en Allemagne. Les raids visant des objectifs maritimes ne sont pas en reste, témoignant de la surestimation du poids stratégique des quelques grandes unités de la *Kriegsmarine*¹⁴³. Cependant, le déplacement du centre de gravité de la puissance de la mer vers les États-Unis se traduit, à partir de 1942, par le choix d'une stratégie d'approche plus directe, sans rompre toutefois avec les principes directeurs de la stratégie traditionnelle de la puissance de la mer¹⁴⁴.

1.32 – L'invasion du continent

« Une puissance maritime qui projette un débarquement possède l'initiative stratégique et tactique. Elle détermine l'endroit où il se produira. La puissance continentale peut difficilement connaître celui-ci et il lui est impossible d'être forte partout. Il lui faut attendre que l'opération soit effectivement commencée pour adapter ses mesures. »

GA K. Dönitz, *Dix ans et vingt jours*, Paris, Déterna, 2015, p. 328.

¹⁴⁰ SCHNETZLER, B, 2006, p. 75.

¹⁴¹ RENAULT, Jean-Pierre, *Salonique et la renaissance de l'armée d'Orient*. <https://acierettranchees.wordpress.com/author/jprenault05/page/9/>

¹⁴² Manifesté par leur engagement direct en 1941 et en périphérie de l'archipel fin 1943, ainsi qu'à travers leur soutien aux partisans de Tito.

¹⁴³ Aspect manifeste avec l'opération *Chariot* : raid (coûteux : 169 tués, 200 prisonniers dont de nombreux commandos) sur Saint-Nazaire le 27 mars 1942, visant la destruction de la forme Joubert, écluse pouvant abriter le *Tirpitz* dans l'Atlantique. Churchill indiquera même que « *toute la stratégie de la guerre tourne à cette époque autour de ce bateau* » (cité par HENROTIN, J, 2011, p.35). Et ce malgré le retrait des 2 croiseurs de bataille et du *Prinz Eugen* de Brest le mois précédent (opération *Cerberus*, les 11-13 février 1942), les bombardements ne permettant plus de les y maintenir.

¹⁴⁴ Juin 1942 : nomination d'Eisenhower au commandement en chef des forces alliées en Europe.

La faculté attestée des puissances maritimes bénéficiant de l'initiative stratégique à se projeter sur terre peut trouver une part d'explication dans ce trait relevé par Colin S. Gray¹⁴⁵ que la mise en place d'une force de combat terrestre est structurellement et industriellement moins longue à équiper qu'une flotte ; caractéristique qui joue en faveur des puissances maritimes : l'Angleterre, entrée en guerre en 1914 avec un corps expéditionnaire de petit format, réussit à partir de 1915 à lever une armée de masse qui se comporte honorablement sur le front français ; sans pour autant atteindre ni le format des armées continentales, ni, en particulier, une maîtrise tactique équivalant à celle de l'armée allemande à son meilleur niveau. Avec l'apport des États-Unis¹⁴⁶, le recours à la confrontation massive par terre marque le stade ultime d'exploitation de la supériorité maritime convertie en supériorité stratégique d'ensemble dans un conflit de haute intensité : « *Contre lui [le bloc continental], il lui faut agir par terre, soit par l'intermédiaire de mercenaires étrangers, soit par ses propres armées, en dépit de l'horreur atavique qu'inspire cette pilule qu'il a fallu avaler au temps de Wellington et pendant la guerre de 1914*¹⁴⁷ ». Le passage de la stratégie périphérique à l'approche plus directe s'opère graduellement, lorsque les Alliés prennent le contrôle du théâtre méditerranéen puis débarquent successivement en Sicile (10 juillet 1943) et en Italie (septembre 1943), où Eisenhower accepte encore le recours ponctuel à une stratégie de contournement (débarquement d'Anzio le 22 janvier 1944). Le déclenchement d'une opération amphibie directe de grande ampleur en Europe occidentale apparaît alors imminent.

Le passage à cette approche directe est soigneusement préparé, appuyé et soutenu par quatre axes d'effort, relevant d'un effort conjoint anglo-américain constant :

Le facteur aérien :

Durant la Seconde guerre mondiale, le blocus est doublé, à partir de la bataille d'Angleterre, par une campagne de bombardement stratégique. Le fait que ce concept, initialement défini par le Général italien Douhet¹⁴⁸, soit véritablement mis en œuvre dans la durée par les deux puissances thalassocratiques ne doit rien au hasard, car il procède des mêmes finalités : attrition et effondrement des forces morales. Mené à grande distance, il

¹⁴⁵ GRAY, Colin S, 1995, p. 87.

¹⁴⁶ Au 15/07/1918, la présence de 800 000 américains sur le continent inverse le rapport de forces : 207 divisions alliées contre 199 allemandes.

¹⁴⁷ CASTEX, R. (Amiral), T1, 1996.

¹⁴⁸ Giulio DOUHET (Général), *La Maîtrise de l'air*, Paris, Economica, 2007.

requiert des quadrimoteurs à long rayon d'action également valables pour la reconnaissance maritime et vise l'attrition de la production, la désorganisation des structures et l'usure du moral de la population¹⁴⁹. Si les prévisions de Douhet sont prises en défaut sur ce dernier point, le bombardement stratégique s'inscrit bien dans la stratégie périphérique en ce qu'il contraint l'ennemi à éparpiller ses forces : en 1943, la production de tubes et d'obus de 88 mm est destinée pour moitié aux unités du front et pour moitié à la *Flak*, dont les effectifs grimpent constamment pour atteindre 600 000 hommes en 1943 et 900 000 en 1944¹⁵⁰. De même, l'Organisation Todt doit consacrer plusieurs centaines de milliers de travailleurs à la réparation des dégâts causés par les bombardements, sans compter le coût de délocalisation, de dispersion et de défense passive des usines¹⁵¹. Si les bombardements n'infléchissent pas directement la courbe ascendante de la production industrielle allemande jusqu'en 1944, ils provoquent des goulets d'étranglement bloquant certaines chaînes de production¹⁵². Il s'ensuit que dès la fin de l'année 1943, la défense de l'espace aérien du *Reich* prime nettement sur l'ensemble des théâtres d'opérations¹⁵³. Les bombardements eux-mêmes constituent un moyen de déception, en leurrant les Allemands par la multiplication des attaques contre les sites du Pas-de-Calais dans les semaines précédant le débarquement. Enfin, celui-ci donne lieu à une campagne aérienne d'interdiction visant les infrastructures françaises et devant retarder l'occurrence d'une offensive allemande en atténuant la sécurité et la viabilité des lignes intérieures, ainsi que l'explique le Général Eisenhower : « *Les batailles d'annihilation ne sont possibles que contre des éléments isolés des forces ennemies. La destruction des ponts, ponceaux, voies ferrées, routes et canaux par l'aviation a pour résultat d'isoler l'armée attaquée* ¹⁵⁴ ». Les répercussions sur la concentration des forces de la puissance

¹⁴⁹ Un cas de double emploi est cité par Dönitz à l'occasion de l'opération Gomorrhe contre Hambourg (25 juillet – 3 août 1943) : « *En juillet 1943, un nombre très élevé d'avions attaqua Hambourg et causa d'effroyables pertes à la population civile. Or, parmi ces avions, figuraient les centaines de bombardiers quadrimoteurs du Coastal Command britannique, jusque-là employés exclusivement à la lutte contre les sous-marins dans l'Atlantique. C'était manifestement la conséquence de mon ordre du 24 mai, qui prescrivait d'évacuer les eaux situées à l'ouest des îles britanniques.* » DÖNITZ, Karl (Grand Amiral), *Dix ans et vingt jours*, Paris, Déterna, 2015, p. 352.

¹⁵⁰ SPEER, Albert, *Au cœur du IIIème Reich*, Paris, Librairie Arthème Fayard, 1971 ; et SCHNETZLER, B, 2006, p. 79 (proportion des canons et obus de 88 mm dans la *Flak*) ; FACON, Patrick, *Le bombardement stratégique*, Monaco, Éditions du Rocher, 1996 (effectifs de la *Flak*).

¹⁵¹ SPEER, A, 1971 : en mai-juin 1944, 350 000 ouvriers sont affectés à la remise en état des usines d'hydrogénation.

¹⁵² F.E BRÉZET donne l'exemple des sous-marins de type XXI, dont le manque de périscopes et de batteries électriques empêchent l'achèvement de centaines de coques en chantier. Cf. *Les Mythes de la Seconde guerre mondiale*, sous la direction de Jean LOPEZ et d'Olivier WIEVIORKA, Paris, Perrin, 2015.

¹⁵³ Fin 1943, 80% de la chasse allemande est massée à l'ouest et en Allemagne. La totalité du matériel radar est affecté à la défense du Reich. Cf. SCHNETZLER, B, 2006, p. 79.

¹⁵⁴ EISENHOWER, Dwight (Général), *Croisade en Europe*, Robert Laffont, Paris, 1949, p. 377.

continentale est d'autre part, bien attestée par le Général Speidel : « *Les destructions de voies ferrées à l'ouest de la ligne Bruxelles-Paris-Orléans rendirent, au début du mois de mai, impossible tout ravitaillement régulier par chemin de fer (...) Tous les passages de la Seine en aval de Paris et tous les ponts de la Loire en aval d'Orléans furent détruits par des attaques aériennes avant le 6 juin 1944*¹⁵⁵ ». L'emploi de l'aviation stratégique constitue donc le prolongement parfait des modes d'action de la puissance de la mer¹⁵⁶.

Le facteur amphibie :

La projection de la puissance de la mer nécessite de disposer d'engins permettant d'atténuer le changement de milieu, pour assurer la continuité de l'offensive. La difficulté de disposer des équipements nécessaires est contournée par une stratégie des moyens puissante, traduit par le *Victory Plan* américain, et reposant sur un atout inhérent aux puissances maritimes : le temps, nécessaire tant à la conception et à la production, mais également à l'adaptation matérielle des autres composantes de l'action amphibie et l'organisation de leur complémentarité par des doctrines d'emploi adaptées¹⁵⁷. Aussi, sont mis au point des véhicules de débarquement, chenillés pour certains, aptes à la navigation en haute mer. Leur développement remonte aux années 1920, à partir du retour d'expérience anglais de l'expédition des Dardanelles : les LST, bâtiments de débarquement de blindés ; en complément desquels sont déployés des LCM pour les chars moyens, et des LCA pour l'infanterie, produits en masse pour générer un effet de choc en limitant l'effet des coups au but par plafonnement de la capacité de transport de troupes à une trentaine de combattants¹⁵⁸. Des versions lourdes dédiées à l'artillerie et à la logistique sont également produites, afin d'assurer la continuité de la poussée et l'élargissement rapide de la tête de pont. Les opérations amphibies de grande ampleur finissent donc par échapper à la contrainte des ports en eaux profondes, ainsi que des défenses aménagées, dont les principaux ouvrages sont, au pire, finalement tournés par l'arrière. Reste que seules 20% des côtes sont théoriquement

¹⁵⁵ SPEIDEL, Hans, *Invasion 44*, Paris, J'ai Lu, 1969, p. 52 ; cité par RICHARDOT, Ph, 2015, p. 355.

¹⁵⁶ L'action des maquis, alimentée elle aussi par les parachutages alliés, joue un rôle complémentaire non négligeable au moment de l'invasion. Cf. SCHNETZLER, B, 2006, p. 115.

¹⁵⁷ HENROTIN, J, 2011, p. 366.

¹⁵⁸ LST : *Landing Ship Tanks*. D'une longueur d'environ 100 m et capables de décharger près de 2 000 t de matériels directement sur les plages, ils sont issus d'une étude collaborative entre l'*US Navy* et la *Royal Navy*, menée depuis le rembarquement de Dunkerque. Le premier d'entre eux (près de 4 000 t à pleine charge) est admis au service en 1942, mais ils sont massivement utilisés dès l'année suivante aux Salomon, leur délai de construction étant ensuite réduit à deux mois. LCM : *Landing Craft Mechanized* ; LCA : *Landing Craft Assault*.

compatibles avec le déploiement de ces matériels¹⁵⁹. Ainsi, le choix de la côte est du Cotentin s'explique aussi par des considérations tactiques relatives aux capacités de « plageage » des forces¹⁶⁰. Ce qui vérifie cette déduction de Corbett : « *Les guerres limitées ne dépendent pas des forces armées des belligérants, mais de la quantité de ces forces qu'ils sont capables ou qu'ils ont la volonté d'amener au point décisif*¹⁶¹ ».

Le facteur logistique

Les opérations amphibies impliquent donc par nature une complexité accrue de préparation. La puissance de la mer au XX^{ème} siècle permet de conserver l'allonge mise en pratique aux siècles précédents (guerre d'Indépendance américaine, guerre de Boers) en adaptant les capacités logistiques aux contraintes de la guerre industrielle : l'opération *Torch*, en novembre 1942, a ainsi pu être lancée depuis les États-Unis et la Grande-Bretagne sur des distances avoisinant respectivement les 5 000 et 2 000 km. Des distances encore supérieures sont franchies par les flottes porteuses de moyens amphibies sur le théâtre du Pacifique. Le raid allié sur Dieppe du 19 août 1942 ayant démontré l'efficacité du dispositif de protection des ports, le *War Office*, sous l'impulsion de Churchill, fait valider l'utilisation de deux ports artificiels, fabriqués dans l'estuaire de la Tamise et à Southampton. Sous la forme de 212 caissons chacun, à intercaler entre des *blockships*, navires destinés à être coulés sur place sous protection de brise-lames, ces installations sont acheminées à travers la Manche en 210 traversées, pour entrer en fonction dès les 16 et 14 juin¹⁶². Si la part de tonnage ayant effectivement transité par les *Mulberries* peut être relativisée, car malgré la destruction du *Mulberry A* devant Vierville par une tempête du 19 au 22 juin, les Américains parviennent à décharger 40% de tonnage de plus que leurs alliés anglo-canadiens, ce qui limite à 17% la part de fret débarqué via le port artificiel d'Arromanches, ces installations ont permis aux Alliés de ne pas se focaliser sur la prise d'un grand port dans les premiers jours, déjouant ainsi les prévisions allemandes¹⁶³. L'oléoduc sous-marin PLUTO, relié à l'Angleterre, complète le soutien de la tête de pont¹⁶⁴.

¹⁵⁹ HENROTIN, J, 2011, p. 369.

¹⁶⁰ HENROTIN, J, *ibid.* La tendance actuelle au développement d'engins sur coussin d'air par l'*US Navy* cherche à diminuer ces restrictions.

¹⁶¹ CORBETT, J.S, 1993, p. 65.

¹⁶² RICHARDOT, Ph, 2015, p. 382.

¹⁶³ WIEVIORKA, Olivier, *Histoire du débarquement en Normandie, des origines à la Libération de Paris 1941-1944*, Paris, Seuil, 2007.

¹⁶⁴ Pipeline Under The Ocean.

Le facteur déception

Le développement des moyens amphibies et des possibilités d'actions des forces spéciales accréditent, de 1941 à 1944, la menace de débarquements locaux. Sans être une spécificité de la puissance maritime¹⁶⁵, les opérations de déception aiguisent cette menace permanente, constitutive de sa stratégie. Les plus dimensionnantes sont les opérations *Mincemeat* et *Fortitude*. La première est menée en avril-mai 1943. Montée par le service *Double Cross* du MI6, consistant à laisser dériver en Méditerranée un cadavre revêtu de l'identité fabriquée d'un major Martin, porteur de lettres officielles indiquant la préparation de débarquements en Sardaigne et dans les Balkans, et non en Sicile. *Fortitude* est une manœuvre de déception d'ampleur stratégique, proportionnelle au gigantisme d'*Overlord*, dont l'objectif est de pérenniser la dispersion des forces allemandes le long du littoral Atlantique en faisant croire à la préparation d'un débarquement susceptible d'intervenir dans le Pas-de-Calais ou en Norvège. Elle joue sur une vaste gamme de moyens : fuites diplomatiques contrôlées vis-à-vis des neutres, intoxication d'agents, de prisonniers à échanger, faux préparatifs logistiques (commandes massives de skis), et surtout, constitution d'une armée factice (chars gonflables fabriqués par *Goodyear* et *Goodrich*, canons en bois) dans le sud-est de l'Angleterre sous le commandement du général Patton, générant un trafic radio intense pour simuler la présence de 20 divisions. L'objectif est atteint : la 15^{ème} Armée (de l'ordre de 15 divisions) ne sera redéployée face aux Alliés qu'en août 1944, et l'hypothèse d'un débarquement au nord ne sera définitivement écartée qu'en septembre¹⁶⁶. La maigre réserve mobile voit aussi son engagement retenu trop longtemps : la 116^{ème} *Panzerdivision*, placée en réserve près de Mantes-la-Jolie, n'est envoyée en Normandie qu'en juillet.

En somme, à la stratégie périphérique de la puissance maritime, répond la bascule de forces sur les lignes intérieures sécurisées. Les Alliés ont recours à deux éléments pour faire échec à ce mouvement : les frappes d'interdiction aériennes, pour empêcher ou ralentir les transferts, et l'accroissement du brouillard de la guerre, pour maintenir le plus longtemps possible l'incertitude sur la direction principale de l'effort allié : les forces positionnées pour contrer un éventuel débarquement en Europe de l'Ouest, en Norvège ou dans les Balkans

¹⁶⁵ Jean LOPEZ, dans *Koursk, les quarante jours qui ont ruiné la Wehrmacht*, Paris, Economica, 2008 et *Opération Bagration, la revanche de Staline*, Paris, Economica, 2014, a particulièrement montré l'efficacité de la *Maskirovka*, art russe de la déception.

¹⁶⁶ HOLT, Thaddeus, *The Deceivers : Allied Military Deception in the Second World War*, New-York, Scribner, 2004.

finissent par représenter près d'un tiers des forces allemandes, malgré le caractère critique de la guerre sur l'*Ostfront*¹⁶⁷. Le mur de l'Atlantique immobilise à lui seul de l'ordre de 58 divisions¹⁶⁸ à la veille du débarquement. Le rôle des défenses passives, du fait de l'élongation du littoral à défendre, est réduit à une importance secondaire : les déboires américains à *Omaha Beach* au matin du 6 juin sont provoqués par l'intervention d'une division d'infanterie allemande de bonne facture (352^{ème} ID), dont la présence avait échappé au renseignement allié. Le Mur – pas davantage que la ligne Maginot en 1940, observe Philippe Masson – ne permet aucune économie des forces et n'engendre pas véritablement d'effet retardateur : « *le seul résultat de cette débauche de béton sera d'obliger l'adversaire à déverser sur les fortifications des milliers de tonnes de tonnes d'obus et de bombes avant le déclenchement de l'assaut* ¹⁶⁹ ».

De fait, la controverse sur le dispositif le plus approprié face au débarquement, entre une option représentée par le Feld-maréchal von Rundstedt, prônant une offensive blindée contre la tête de pont depuis un centre de gravité opératif, et une option défendue par Rommel, basée sur le caractère décisif d'une défense réactive sur les plages durant les premières vingt-quatre heures, n'offre aucune solution satisfaisante : à la première répond la supériorité aérienne alliée¹⁷⁰, à la seconde le caractère inévitablement hétérogène des défenses côtières et l'appui-feu fourni par les cuirassés. Seul un compromis des deux procédés aurait pu éventuellement, en exploitant les frictions d'une opération aussi gigantesque, contenir la tête de pont, mais sans possibilité de la rejeter à la mer, comme le montre le précédent d'Anzio¹⁷¹.

L'invasion est donc bien la forme la plus spectaculaire de l'exploitation de la maîtrise de la mer. Elle traduit donc non seulement les effets obtenus par la puissance maritime sur la terre ferme, mais aussi une évolution majeure du rapport de forces en sa faveur et le déclin de la puissance continentale, dont les forces, organiquement (et techniquement s'agissant des

¹⁶⁷ Voir tableau en partie 2.3.

¹⁶⁸ MASSON, Ph, 1986, p. 60.

¹⁶⁹ MASSON, Ph, *ibid.*

¹⁷⁰ La *Panzer-Lehr-Division* perd ainsi 230 véhicules et 5 chars lors de son trajet vers Caen, du 6 au 8 juin (cf. RICHARDOT, Ph, 2015, p. 385. Les 24 et 25 juillet 1944, la division est prise sous les tapis de bombes, largués en prélude à l'opération Cobra. Au 1^{er} août, elle ne compte plus que 33 panzers en état de marche. Cf. *Dictionnaire du Débarquement*, sous la direction de Claude QUETEL, Paris, Ed. Ouest France, 2011, p. 289. Les *Flakpanzers* sont encore peu nombreux et peu aboutis.

¹⁷¹ A Anzio, les pointes des contre-attaques lancées par la XIV^{ème} Armée de Mackensen sont repoussées par l'artillerie de marine. Cf. Ph. Masson, *Histoire de l'armée allemande, 1939-1945*, Paris, 1994.

chars) dimensionnées pour la guerre à l'Est, sont étirées et affaiblies : si les armées allemandes l'avaient emporté devant Moscou (décembre 1941) ou à Stalingrad (septembre 1942-janvier 1943), les débarquements en Europe eussent été inenvisageables face à une *Wehrmacht* disposant de toutes ses forces¹⁷².

1.33 – L'affirmation de la thalassocratie face aux neutres

Afin de toucher la puissance continentale, le blocus est le moyen privilégié d'exploitation de la maîtrise de la mer. Son application draconienne conduit toutefois à restreindre la liberté des mers au détriment des neutres. En 1780, la Ligue de neutralité armée joue un rôle décisif dans l'échec britannique, en l'absence de conflit sur le continent. La pratique des blocus fictifs, consistant à saisir les marchandises ennemies sous pavillon neutre, provoque en 1800 sa reconstitution sous le nom de Ligue du Nord, comprenant le Danemark, la Prusse, la Suède et la Russie, afin d'interdire la Baltique à la *Royal Navy* et de l'empêcher d'arraisonner les navires des États-membres. En 1793, c'est le Danemark qui s'érige contre la décision de Pitt (ordre du conseil du 8 juin 1793) de mettre l'embargo sur les grains et les farines. Fox dénonce ensuite cette mesure et la guerre économique du blocus continental conserve par la suite une dimension essentiellement commerciale¹⁷³. La réponse anglaise est sans compromis : l'ultimatum remis en 1801 au gouvernement danois par la flotte commandée par les amiraux Parker et Nelson, suivi de la destruction de la flotte danoise à la bataille de Copenhague. Cette défaite ainsi que le changement de politique opéré par le nouveau Tsar Alexandre I^{er} mettent fin à la Ligue¹⁷⁴. Après Trafalgar, les Anglais remettent en vigueur le *Rule* de 1756 qui, durant la Guerre de Sept Ans, excluait du commerce britannique les pavillons neutres échangeant aussi avec l'ennemi. Les navires neutres se rendant dans les ports français ou les ports européens déclarés bloqués étaient saisis¹⁷⁵. Par la suite, en réponse au blocus continental, les Anglais imposaient aux bâtiments neutres, amis et même alliés, non seulement à la visite des croiseurs de la *Navy*, mais à un déroutement dans un port britannique et à une imposition sur leur chargement. Au siècle suivant, dès 1914, la charge de la preuve de la destination innocente de la marchandise revient au propriétaire et

¹⁷² Comme le souligne Bernard SCHNETZLER, (2006, p. 114), il aurait suffi d'un régiment allemand supplémentaire à Omaha Beach, d'une division le jour J ou d'un corps d'armée avant le 13 juin, bien positionnés, pour pouvoir faire basculer le tour des opérations.

¹⁷³ JOUVENEL, B. de, 1942, p. 65.

¹⁷⁴ Rappelé par CASTEX, R. (Amiral), *Théories Stratégiques*, T. 1, 1996, p. 75.

¹⁷⁵ Ordre en conseil du 16 mai 1806 ; cité par CASTEX, R. (Amiral), *ibid.*

par déclaration du 1^{er} mars 1915, en représailles à la guerre sous-marine, l'ensemble des produits de provenance, de destination ou de propriété ennemies, quels qu'ils soient et où qu'ils soient trouvés, sont saisis¹⁷⁶. Ensuite, l'engagement des États-Unis aux côtés des alliés coupe court au mouvement de protestation des neutres face aux conditions du blocus, et un système de contingentement restreint sérieusement leur utilisation par l'Allemagne comme soupape commerciale¹⁷⁷. C'est à partir de là que les effets du blocus se sont aggravés pour les Empires Centraux. En deçà d'un tel contrôle du commerce, l'Amiral Castex conclut à l'impossibilité d'obtenir des effets stratégiques. Durant les deux guerres mondiales, l'efficacité du blocus tend donc à se développer, du fait d'un traitement plus strict des pays neutres, ce qui complique l'approvisionnement de la puissance continentale en produits stratégiques, quand il ne s'agit pas d'une violation caractérisée du statut de neutralité : sur ordre de Churchill, le destroyer anglais *Cossack* arraisonne le 16 février 1940 le cargo ravitailleur allemand *Altmark*, qui se trouvait alors dans un fjord norvégien, pour libérer les 229 prisonniers transférés par l'*Admiral Graf Spee*. Cet épisode pèse dans la décision allemande d'envahir la Norvège¹⁷⁸. Compenser l'interruption des approvisionnements par un accroissement de l'assise continentale devient alors une option stratégique à considérer.

¹⁷⁶ CASTEX, R. (Amiral), *ibidem*.

¹⁷⁷ AUDEMAR, J, 1923, p. 235. C'est ainsi que les exportations du cacao du Royaume-Uni vers la Suède, la Norvège, la Hollande, le Danemark et l'Italie passent de 137 423 livres en mars 1913 à 1 060 428 livres en mars 1915. Les exportations britanniques de cuivre, zinc, nickel sont de 2 à 12 fois plus fortes en 1916 qu'en 1913. Les importations allemandes des Pays-Bas chutent de neuf dixièmes à partir d'août 1917.

¹⁷⁸ MALBOSC, Guy, *La Bataille de l'Atlantique*, Paris, Economica, 2011, p.47.

PARTIE II – L'éléphant veut étouffer la baleine

2.1 – L'Angleterre inexpugnable (1805 – 1940)

« Dans notre cas (...), les facteurs déterminants sont la défense navale permanente, un objectif approximativement connu et une mer étroite où il est impossible à une invasion quelconque de passer par surprise ».

Corbett, J.S, 1993, p. 191.

2.11 – La descente en Angleterre (1798 – 1805)

Qu'un bras de mer de 30 km à peine puisse tenir en échec la puissance continentale dominante a toujours nourri l'imaginaire conquérant depuis César. Les projets et tentatives se sont succédés au fur et à mesure de l'affermissement de la vocation maritime de l'Angleterre¹⁷⁹ : l'Armada en 1588, Louis XIV à quatre reprises, entre 1688 et 1708, Louis XV en 1745 et 1759, Louis XVI en 1780. Les guerres de la Révolution relancent le projet, tandis que les deux expéditions d'Irlande démontrent la difficulté d'une approche indirecte. En 1798, tandis que le Directoire nomme présomptueusement Bonaparte général en chef de l'armée d'Angleterre, Lord Saint-Vincent déclare sans états d'âme : « *Je ne puis affirmer qu'ils ne viendront pas, mais ce que je peux dire, c'est qu'ils ne viendront pas par mer* »¹⁸⁰. De fait, Bonaparte détourne l'expédition vers l'Egypte, en concédant « *qu'opérer une descente en Angleterre sans être maître de la mer est l'opération la plus hardie et la plus difficile qui ait été faite* »¹⁸¹. De retour en France, il reprend le projet de descente en Angleterre en reconstituant une flottille de 270 bateaux, à compléter par 100 péniches et autres « bateaux plats » en construction, en fonction d'une articulation en 12 divisions comprenant chacune 21 bateaux. L'Amiral de Latouche-Tréville présente ainsi un plan de débarquement : la flottille appareillerait en 3 colonnes depuis Calais, Boulogne et Etaples pour aborder sur un front large, entre Rye et Folkestone, battu par 135 pièces¹⁸². La menace est prise suffisamment au sérieux pour que Nelson lance deux raids successifs, les 04 et 16

¹⁷⁹ FORRAY, Gilbert (Général), *Les débarquements en Angleterre, de César à Hitler*, Paris, Economica, 2010.

¹⁸⁰ MASSON, Ph, 1986, p. 123.

¹⁸¹ TULARD, Jean, *Napoléon*, Paris, Fayard, 2003.

¹⁸² MONAQUE, Rémi, *Latouche-Tréville, l'Amiral qui défait Nelson*, Paris, SPM, 2000.

août 1801, pour détruire la flottille au mouillage, sans toutefois parvenir à entamer sérieusement le système défensif de Latouche-Tréville, constitué d'une « ligne d'embossage » placée sur des fonds impraticables pour les vaisseaux de ligne, et sur des batteries côtières¹⁸³.

Après la pause de la paix d'Amiens, le projet de descente prend une nouvelle dimension, étoffé par la création du camp de Boulogne, le 25 mai 1803. La période courant jusqu'en janvier 1805 comprend 19 mois de préparation de plans successifs, lors desquels Napoléon imagine la manœuvre de la flotte destinés à attirer la *Navy* en Amérique et revenir sécuriser le passage de la flottille, après déblocage des escadres placées sous blocus rapproché par les Anglais. La campagne navale débute donc avec la sortie de Missiessy le 11 janvier 1805, pour se terminer par le retour de Villeneuve à Cadix le 21 août 1805 ; et dont Trafalgar constitue l'épilogue¹⁸⁴. En attendant, la concentration de 132 000 soldats dont 100 000 fantassins, 19 000 cavaliers (dont 7 000 montés, le reste des chevaux devant arriver en deuxième vague), 13 000 artilleurs, ainsi que la préparation des troupes est mise à profit : selon le Général Forray, c'est à Boulogne que Napoléon met en place l'articulation de ses troupes en corps d'armées, ensembles de 3 ou 4 divisions dotés de leurs propres formations de cavalerie, d'artillerie et de services¹⁸⁵. Comme pour les projets antérieurs d'invasion, un débarquement dans les grands ports, tels que Portsmouth ou Plymouth, trop bien défendus, est écarté au profit des côtes abordables ou des plages ; d'où l'utilisation de bateaux à fond plat, mais dont l'aptitude hauturière fait l'objet de controverses et de jugements généralement pessimistes de la part des amiraux¹⁸⁶. Certes, César avait accompli quatre fois une telle traversée, mais sans avoir à affronter une flotte massivement supérieure. À présent, pour tromper l'Anglais, la météorologie changeante doit jouer un rôle déterminant. Le capitaine corsaire Broquant semble en avoir convaincu Napoléon, qui lui fait remettre la Légion d'Honneur peu après cette explication : « *Sire, il arrive dix fois dans un an, et particulièrement en hiver, le vent commence par le sud pour venir mauvais temps, il vient gros vent sud et sud-ouest : la division anglaise qui est là n'y peut tenir et s'en va mettre à l'abri dans la rade des Dunes (...)* Pour faire la descente, il faut que les préparatifs se fassent dans les mauvais temps (...) Vous qui avez tout à bord, vous profitez de ce vent du sud qui est vent arrière pour aller faire votre échouement [en Angleterre] qui va durer quatre heures

¹⁸³ FORRAY, G. (Général), 2010, p. 228.

¹⁸⁴ Voir en partie I.

¹⁸⁵ FORRAY, G. (Général), 2010, p. 235.

¹⁸⁶ A la notable exception de Latouche-Tréville, toutefois disparu prématurément le 19 août 1804. Cf. FORRAY, G. (Général), 2010, p. 238.

*environ. Vous ne trouverez personne qui puisse gêner. Quand on apprendra que vous êtes passé, il sera un peu tard et vous serez passé*¹⁸⁷ ». Cependant, ces bateaux « *avaient un inconvénient plus fâcheux [que leur instabilité], celui de dériver, c'est-à-dire de céder aux courants. Ils le devaient à leur structure lourde qui présentait plus de prise à l'eau que leur mâture n'en présentait au vent*¹⁸⁸ ». Cependant, aptes à servir de plateformes de feu pour les canons et à débarquer des troupes, ces bateaux font l'objet d'un vaste plan de construction. Leur nombre est finalement arrêté à 252 chaloupes canonnières, 342 bateaux canonnières et 288 péniches¹⁸⁹. En comptant l'ensemble des embarcations rassemblées en août, le total est de 2 243 navires et bateaux.

La formation de la Troisième coalition en août 1805 conduit Napoléon, malgré ses efforts diplomatiques, à porter son effort sur l'Autriche, mettant fin à la posture de l'invasion de l'Angleterre : dès le 4 septembre, pressentant que l'Autriche risquait de s'allier à la Russie, Napoléon ordonne : « *contremandez toutes nos affaires du nord*¹⁹⁰ ». Le 16 août, il lance un ultimatum à l'Autriche, et donne l'ordre de lever les camps le 23, en envoyant immédiatement la cavalerie marcher vers l'Autriche, suivie le lendemain du reste de la Grande Armée. La concentration de forces disponible à Boulogne lui permet ainsi de gagner vingt jours de mobilisation sur l'Autriche, ainsi qu'il l'avait annoncé dès janvier 1805¹⁹¹. La rapidité des opérations crée ainsi les conditions de la prise d'Ulm et de la victoire d'Austerlitz. Or, dans l'intervalle, Napoléon avait continué à envoyer des ordres à Villeneuve, lui enjoignant le 13 août de remonter vers Brest pour délivrer Ganteaume et se porter avec lui sur la Manche. C'est seulement le 2 septembre qu'il apprend l'entrée de Villeneuve à Cadix du 18 août. La fameuse colère contre la Marine ne précède donc aucunement le mouvement contre l'Autriche. L'Empereur soutiendra d'ailleurs plus tard devant Metternich que cette campagne était le but véritable des camps de Boulogne : « *Jamais je n'aurais été assez fou pour faire une descente en Angleterre avant qu'une révolution eût éclaté dans ce pays. L'armée rassemblée à Boulogne fut toujours destinée à agir contre l'Autriche...et vous avez pu savoir combien Boulogne est près de Vienne*¹⁹² ».

¹⁸⁷ VILLIERS, P, 2015, p. 273.

¹⁸⁸ THIERS, Adolphe, *Histoire du Consulat et de l'Empire*, Paris, Paulin Editeur, 1847.

¹⁸⁹ Lettre de Napoléon à Decrès du 10 mars 1805. Cité par FORRAY, G. (Général), 2010, p. 240.

¹⁹⁰ VILLIERS, P, 2015, p. 275.

¹⁹¹ Déclaration de Napoléon au Conseil d'Etat le 17 janvier 1805 ; cité par VILLIERS, P, 2015, p. 275.

¹⁹² VILLIERS, P, 2015, p. 275 à 277.

Parallèlement les batailles navales du Cap Finisterre et de Trafalgar contrarient définitivement ces plans. Au fond, la manœuvre conçue par Napoléon tente de surmonter une aporie mise en évidence par Julian Corbett, à savoir que plus la mer est étroite, plus elle est aisée à surveiller : « *Quand, en 1805, Napoléon consulta Ganteaume sur la possibilité pour la flottille de transports d'effectuer son passage par surprise, l'Amiral lui répondit que c'était impossible, parce qu'aucune circonstance de temps n'avait jamais desserré suffisamment l'étreinte britannique. Dans les guerres précédentes, dit-il, la vigilance des Anglais fut miraculeuse*¹⁹³ ». Par conséquent, les transports ne pourront être couverts par l'effet de surprise et devront être protégés des attaques de la flottille par des croiseurs et autres navires intermédiaires. Mais, ce faisant, l'assaillant continental divise sa flotte et fragilise son dispositif d'interdiction, ce qui l'expose à voir ses deux formations battues en détail. C'est pourquoi la doctrine anglaise fixe l'anéantissement de l'armée d'invasion comme priorité à ses escadres rassemblées (forces de blocus, défense directe, flotte de bataille). D'où le découpage des opérations entre la manœuvre navale étendue dans l'Atlantique et la descente de la flottille en Angleterre. L'une comme l'autre sont cependant soumises à un nombre élevé de paramètres aléatoires. Pour la flottille, les frictions potentielles sont nombreuses : « *forces morales défaillantes [surtout lors d'une traversée de nuit et/ou par mauvais temps], courants contraires, dispersion dans le brouillard, difficulté de coordination de tant de petites unités, confusion dans les ordres, accidents divers, intervention efficace de la flotte britannique, rôle des espions, résistance sur le plages*¹⁹⁴ ». Ainsi, la combinaison de la campagne navale et de la descente réussie, au travers des escadres anglaises et du mauvais temps, semble tenir de la gageure, surtout au regard de l'efficacité du système de concentration de la Navy sous Ouessant et de la valeur combattante de celle-ci. Ainsi que commente Julian Corbett, « *il fut contraint d'envisager l'inévitable nécessité d'amener une écrasante force jusqu'à ses transports. L'expérience de deux siècles ne lui avait rien appris. Par une concentration plus éloignée que toutes celles tentées jusque-là, il crut pouvoir briser la fatale étreinte de son ennemi. Le seul résultat fût qu'il épuisa sa flotte à un tel point qu'elle ne put jamais parvenir au seuil des difficultés réelles de sa tâche (...) sous l'étreinte inébranlable de notre flottille protégée par une concentration automatique d'escadres de bataille au large d'Ouessant, son armée n'aurait jamais pu quitter le port, à moins qu'il n'eût infligé à notre flotte de couverture une défaite telle qu'elle lui eût donné la maîtrise de la mer*¹⁹⁵ ». Si l'exploitation

¹⁹³ CORBETT, J.S, 1993, p. 189.

¹⁹⁴ LANGENDORF, Jean-Jacques, *La pensée militaire prussienne*, Paris, Economica, 2012, p. 156.

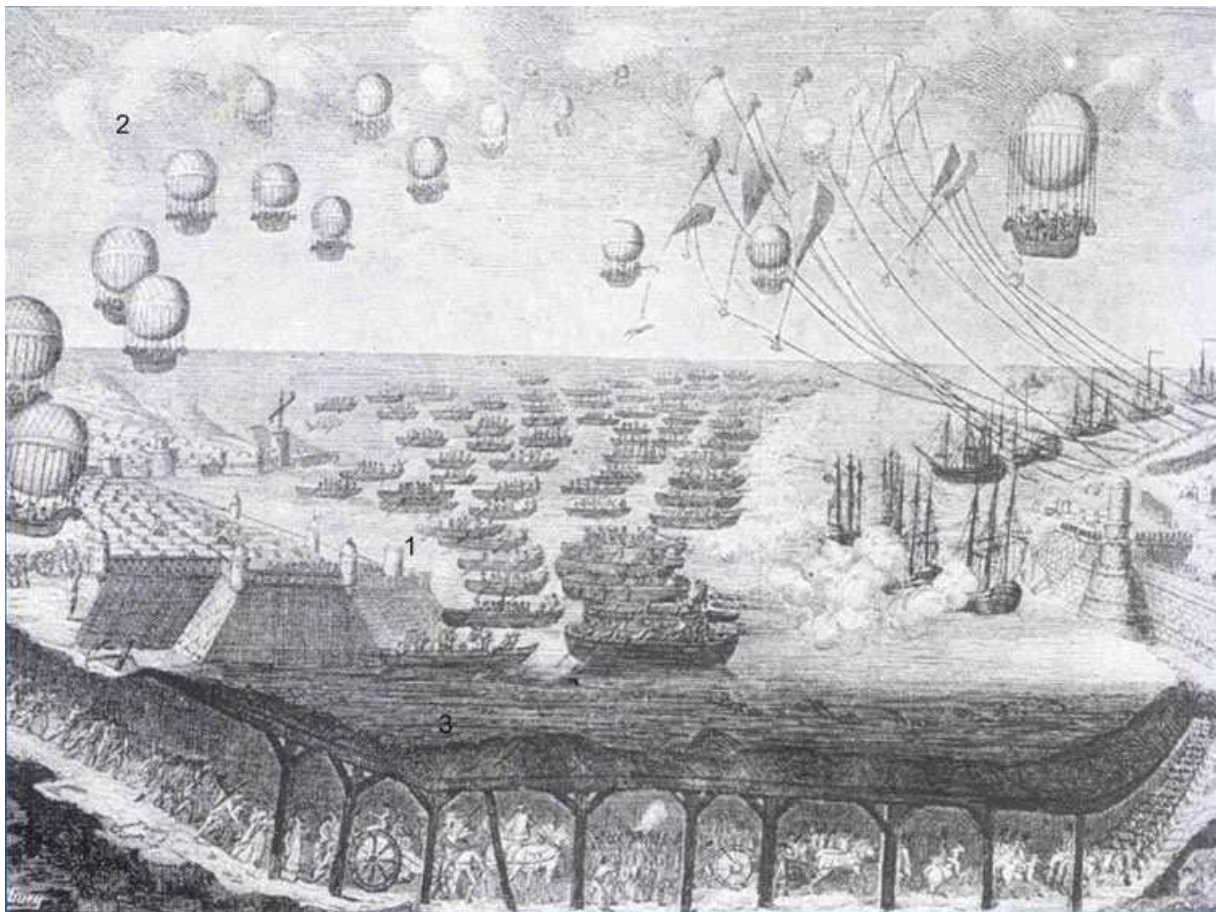
¹⁹⁵ CORBETT, J.S, 1993, p. 202.

de circonstances exceptionnelles demeure théoriquement possible, tenter le passage de la Manche sans maîtrise de la mer relève du contresens maritime. Du moins avec les technologies de l'époque¹⁹⁶.

Image n°1 : L'invasion de l'Angleterre

Gravure d'E. Morieu (1804), collection de Vinck, Cabinet des Estampes.

Reproduit dans NAVAILLES, Jean-Pierre, *le Tunnel sous la Manche, deux siècles pour sauter le pas, 1802-1987*, Paris, Ed. Champ Vallon, 1987, p. 84.



Les guerres de la Révolution et de l'Empire sont propices aux projets imaginaires d'une invasion de l'Angleterre contournant la supériorité maritime de celle-ci. En l'an VI, l'avocat Jean-Charles Thilorier propose d'utiliser des aérostats. En 1801, Albert Mathieu-Favier conçoit un projet de lien fixe entre l'Angleterre et l'Europe, consistant en un tunnel comprenant deux galeries superposées. L'idée retient l'attention de Napoléon.

¹⁹⁶ Philippe MASSON (1986, p. 122) fait remarquer que ce qui est envisageable sur des théâtres d'opération éloignés l'est moins dans le sanctuaire de la puissance maritime.

2.12 – L'opération Seelöwe (1940)

« Attendu que l'Angleterre, en dépit de sa situation militaire désastreuse, ne manifeste aucune disposition en vue d'un arrangement, j'ai décidé de préparer une opération de débarquement et, si nécessaire, de la mener à bien. Le but de cette opération est d'éliminer l'Angleterre comme base permettant la continuation de la guerre contre l'Allemagne et, si cela est nécessaire, de l'occuper complètement¹⁹⁷. »

C'est en fait en juin 1940, pour éviter d'être pris de court par la rapidité de l'effondrement de la France que le Général Jodl dresse sommairement des idées de manœuvre en vue de l'invasion, formalisées par des instructions de l'OKW des 2 et 12 juillet, la dernière faisant apparaître le nom de code Lion (*Löwe*). Là encore, il s'agit de contourner l'écueil de l'infériorité maritime en choisissant le point de franchissement le plus étroit : la côte de Douvres, entre Margate et Weymouth, soit 140 km de front à partir de deux têtes de pont initiales. Le tout consiste en effet à prendre pied sans coup férir : de Dunkerque, les Anglais n'ont ramené que 25 de leurs 600 chars. À l'instar des précédents grands projets d'invasion, la disproportion des forces terrestres condamne les Anglais en cas de réussite. Le corps de débarquement, comprenant 7 divisions et 4 bataillons de Panzers dans les deux premières des quatre vagues, prendrait position entre Le Havre et Ostende. La *Kriegsmarine* doit rassembler les moyens de transbordement, mener les opérations de guerre des mines, et lancer des opérations offensives de diversion, en coordination avec les Italiens. Le *Generaloberst* (Général d'armée) von Brauchitsch propose en complément une opération limitée sur l'île de Wight ou le comté de Cornwall, et l'appui des têtes de pont par des batteries d'artillerie lourde installées sur les côtes du Pas-de-Calais¹⁹⁸. Les préparatifs doivent être achevés pour la mi-août. Une condition préalable et décisive est cependant notée par Jodl et Raeder : la maîtrise du ciel par la *Luftwaffe*¹⁹⁹.

D'emblée, le délai prévu est trop court face à l'ampleur des préparatifs : selon Raeder, les contraintes du déminage et du rassemblement des moyens maritimes, même si l'on

¹⁹⁷ Instruction du *Führer* n°16 du 16 juillet 1940. Cité par MACNAIR, Ronald, *Opération Seelöwe, in 39-45 Magazine*, n°124, octobre 1996, p. 6.

¹⁹⁸ L'Organisation Todt met en place les casemates assez rapidement pour accueillir les batteries : 4 de 170mm de la marine, la batterie *Grosser Kurfürst* (4x280 mm au Cap Gris-Nez), la *Friedrich August* (3x305 mm au nord de Boulogne), la *Prinz Heinrich* (2x280 mm à Sangatte), la *Oldenburg* (2x240 mm à l'est de Calais) sont prêtes entre début et mi-août ; la *Siegfried* (4x380 mm au Cap Gris-Nez) entre mi-août et septembre. Cf. MACNAIR, R, 1996, p. 13.

¹⁹⁹ RAEDER, E. (Grand Amiral), 2013, p. 337.

réquisitionnait l'ensemble des bateaux de pêche du littoral et des péniches de navigation fluviale, ne permettent pas d'envisager l'opération avant septembre, voire mai 1941²⁰⁰. Par ailleurs, bien que, comme lors des projets historiques antérieurs, la surprise constitue un élément-clé du succès, les moyens navals lourds de surface apparaissent singulièrement limités : seuls sont disponibles à court terme les croiseurs *Admiral Hipper*, *Emden* et *Köln*, avec quelques destroyers; un peu léger pour escorter une flottille de transport devant atteindre, selon la SKL, 1 722 prames, 471 remorqueurs, 1 161 embarcations à moteur et 250 transports (réserve de 10% incluse)²⁰¹. Enfin, une composante aérotransportée est prévue par la Luftwaffe, avec 400 avions de transport et 110 planeurs pour 4 régiments dont 3 de parachutistes. Au vu de l'ensemble des aspects, Hitler accepte l'idée d'un report de l'opération et repousse la date limite des préparatifs pour le 15 septembre. Au début de ce mois, l'OKM indique avoir effectivement disposé 1 910 prames, 449 remorqueurs, 1 600 embarcations à moteur et 168 transport. En outre, 3 flottilles de vedettes lance-torpilles, 2 flottilles de destroyers et 4 de torpilleurs, escorteront les flancs de la formation, pour un ensemble qui doit à présent regrouper 10 divisions en premier échelon, à acheminer en 4 jours, sur un total de 23 grandes unités destinées à l'invasion, dont 4 *Panzerdivisionen*²⁰².

Pour les premières vagues, une gamme d'équipements spéciaux et d'engins amphibies est développée par un *Sonderstab* (état-major spécial) spécialement créé sous l'autorité du Général Reinhardt. Sont ainsi préparés plus particulièrement des chars amphibies sous-marins (*U-Panzer*), à hauteur de 152 Mark III et 48 Mark IV, étanchéifiés, capables de rouler sur le fond de la mer avec une manche à air en surface reliée à un flotteur, suffisante pour ventiler le moteur et l'équipage – *Schnorchel* avant la lettre – ainsi que des chars flottants (*Schwimmpanzer*), à hauteur de 52 Mark II²⁰³ ! On rejoint ici le Général von Manstein, qui tient à première vue le franchissement du *Channel* comme la traversée d'un grand fleuve,

²⁰⁰ RAEDER, E. (Grand Amiral), 2013, p. 343.

²⁰¹ Notamment pour les raisons examinées en partie 1.23. Les cuirassés *Bismarck* et *Tirpitz*, en cours d'achèvement, ne seront pas opérationnels avant le printemps ; les croiseurs de bataille *Scharnhorst* et *Gneisenau*, le cuirassé de poche *Lützow* et le croiseur *Leipzig*, endommagés par des torpilles, sont dans les docks de Kiel et ne seront disponibles qu'en décembre pour les deux premiers, mars et mai 1941 pour les deux autres, le croiseur lourd *Prinz Eugen* est en révision jusqu'en avril et *Admiral Scheer*, de la classe *Lützow*, est encore en chantier et ne sera prêt qu'en octobre. Cf. MCNAIR, R, 1996, p. 12.

²⁰² MCNAIR, R, 1996, p. 14. (Des Kriegsspiele sont menés par l'état-major du groupes d'armées A du Feld-maréchal von Rundstedt, mais le général Blumentritt précisera plus tard que son chef et ses officiers « n'avaient jamais vraiment pris le projet au sérieux »). R. McNair note également que Jodl demande le 12 août qu'une réflexion soit menée pour l'engagement d'un corps blindé en Afrique si *Seelöwe* n'intervenait pas en 1940. On constate le parallélisme avec le choix de Bonaparte en 1798.

²⁰³ MCNAIR, R, 1996, p. 21.

ainsi que la vision du siècle précédent : si l'Angleterre n'est plus une île, elle ne saurait donc échapper à la conquête. Du 3 au 14 septembre sont diffusés les ordres de marche pour le jour J, fixé à présent au 21 septembre.

Le 19 juillet, dans son discours de la victoire à l'Opéra Kroll, à Berlin, Hitler lance à l'Angleterre une offre de paix en en appelant à *la raison du peuple britannique* et en utilisant parallèlement le canal diplomatique en Suisse. Churchill lui fait répondre à la radio négativement par Halifax²⁰⁴. Halder note ensuite dans ses carnets : « *Le Führer est très intrigué par la mauvaise grâce persistante de la Grande-Bretagne à faire la paix*²⁰⁵ ». Le 31 juillet, faisant le point des préparatifs avec Raeder, Jodl et Halder, Hitler affirme que l'Amérique et la Russie sont les espoirs de l'Angleterre, et annonce alors de son intention d'attaquer et de détruire l'URSS²⁰⁶. La position du *Führer* procède d'une croyance longuement entretenue en un *condominium* des deux puissances, continentale et maritime. Dans une interview de 1922, Hitler adhérait déjà à cette conception : « *L'Allemagne devrait s'adapter à une politique purement continentale et éviter de nuire aux intérêts anglais. Il faudrait tenter de détruire la Russie avec l'aide de l'Angleterre. La Russie donnerait suffisamment de terres pour les colons allemands et assurerait un vaste champ d'activité à l'industrie allemande. Dès lors, l'Angleterre ne nous gênerait pas dans notre règlement de comptes avec la France*²⁰⁷ ». On se souvient également de l'éloge de l'empire britannique prononcé par Hitler au moment de son *Haltbefehl* devant Dunkerque²⁰⁸. Pourtant, l'intransigeance des Polonais face aux revendications allemandes s'est appuyée sur des garanties britanniques particulièrement étendues, incluant l'intervention à son profit en cas de guerre. Ce pacte d'assistance anglo-polonais (31 mars 1939), auquel la France s'était jointe rapidement, bien qu'il ne coïncide pas avec la stratégie défensive articulée sur la ligne Maginot, ne pouvait être opérant que si une autre grande puissance continentale y entrait. Seule l'URSS était à même de remplir ce rôle ; preuve que l'Angleterre n'avait nullement renoncé aux alliances de revers pour poursuivre le conflit.

Finalement, le sort du débarquement est suspendu à la bataille aérienne d'Angleterre, qui dure jusqu'au 31 octobre, date marquant symboliquement pour les Anglais la fin de la

²⁰⁴ RICHARDOT, Ph, 2015, p. 133.

²⁰⁵ FORRAY, G. (Général), 2010, p. 286.

²⁰⁶ MASSON, Ph, 1986, p. 89.

²⁰⁷ KERSHAW, Ian, *Hitler*, Paris, Flammarion, 2008.

²⁰⁸ BENOIST-MECHIN, Jacques, 60 jours qui ébranlèrent l'Occident, Paris, Robert Laffont, 2012.

menace d'invasion. Le succès défensif anglais s'explique partiellement par la différence de conception des deux armées de l'air : contrairement à la RAF, la *Luftwaffe*, développée en quelques années et sortie de la clandestinité en mars 1935, a bénéficié d'un développement rapide parce que conditionné par des choix limités, orientant essentiellement son potentiel sur l'appui au sol des forces mécanisées. Aussi, ses Junkers Ju 87 *Stuka* et bombardiers bimoteurs moyens subissent-ils de lourdes pertes dans le ciel anglais, tandis que les chasseurs Messerschmitt 109 ne disposent pas alors d'une autonomie suffisante pour offrir une protection optimale²⁰⁹. L'échec allemand est aussi imputable à une production industrielle insuffisante, dans le cadre d'une guerre voulue courte, qui place quantitativement la production des chasseurs allemands au-dessous de celle des Britanniques²¹⁰. Mais la cause principale réside dans les changements d'objectifs principaux : les navires en juillet-août (le *Kanalkampf*), les terrains d'aviation et plus ponctuellement les stations radars entre début août et le 7 septembre, puis Londres et les grandes villes. En effet, le 24 août, un bombardier Heinkel He 111, croyant attaquer la raffinerie de *Thameshaven*, largue ses bombes par erreur sur Londres. En représailles, dans la nuit du 25 août 1940, la RAF effectue un raid sur Berlin. Avec le raid massif de la *Luftwaffe* sur Londres du 15 septembre, un engrenage de représailles, inspiré des conceptions de Douhet et de Trenchard, visant la résilience morale des populations civiles, prend le pas sur la recherche de l'attrition du *Fighter Command*, dont les résultats commencent à se faire sentir. La bataille sanctionne aussi l'efficacité du système de défense aérienne centralisé du maréchal de l'air Dowding²¹¹. De plus, 80 péniches amarrées à Ostende sont détruites par la RAF le 13 septembre. Les chances de succès ainsi hypothéquées, Hitler se prononce le 19 septembre pour l'ajournement *sine die* de l'opération *Seelöwe*, décision relayée par l'OKW le 12 octobre.

Depuis lors, prédomine l'impression que ce débarquement n'a jamais été véritablement considéré que comme une hypothèse de travail²¹². Néanmoins, il apparaît que c'est l'élément aérien, que ce début de guerre révèle comme l'auxiliaire indispensable de la puissance, et qui tranche la question en faveur des Anglais. L'Amiral Castex en tire un

²⁰⁹ La version F, avec réservoirs supplémentaires, commence tout juste à entrer en production en août 1940. Cf. NOWARRA, Heinz, *Die Deutsche Luftrüstung 1933–1945, Band 3: Flugzeugtypen Henschel – Messerschmitt*. Koblenz, Bernard & Graefe, 1993.

²¹⁰ Pendant l'été 1940, l'industrie livre 100 chasseurs par semaine à la RAF et seulement 40 à la *Luftwaffe*. Cf. FORRAY, G. (Général), 2010, p. 291.

²¹¹ BEDARIDA, François, *La Bataille d'Angleterre*, Paris, Ed. Complexe, 1996 : du 7 au 30 septembre, les pertes allemandes sont de 433 appareils contre 242 anglais.

²¹² WHEATLEY, Ronald, *Operation Sea Lion. German plans for the invasion of England, 1939-1942*, Oxford, Clarendon Press, 1958. Cité par Joseph HENROTIN, 2011, p. 365.

théorème : « *L'influence de la puissance de la mer dans les grandes crises de ce monde est fonction de la force aéroterrestre qu'elle est capable de déployer et l'influence de la puissance de terre se mesure aux mêmes moments à la force aéronavale qu'elle peut jeter dans la balance*²¹³ ». Ce qui laisse penser implicitement qu'une victoire de la *Luftwaffe* aurait pu, dans une certaine mesure, compenser l'absence de flotte de bataille²¹⁴. Mais pour le reste, sans effet de surprise, avec des moyens nautiques hétéroclites, peu d'engins spécialisés et les plus grandes incertitudes sur la capacité de soutien logistique de l'opération, *Seelöwe* représentait un pari trop hasardeux pour être tenté. Le Feld-maréchal Milch a souligné qu'une seule fenêtre de vulnérabilité aurait pu éventuellement être exploitée : le moment fugitif d'abattement consécutif au rembarquement de Dunkerque²¹⁵. Trop fugitif sans doute pour lancer une opération amphibie. C'est à présent logiquement vers la Russie que se reporte l'attention du Führer : en la privant de son relais continental, l'Angleterre tombera à son tour.

2.2 – La guerre sous-marine durant les deux guerres mondiales : renverser les constantes stratégiques par la technologie

« En occupant ses communications maritimes, en fermant les portes où elles aboutissent, nous détruisons la vie nationale sur la mer et, de ce fait, nous détruisons la vitalité de cette vie nationale à terre dans la mesure où l'une dépend de l'autre ».

Julian S. Corbett²¹⁶

Que le premier prototype de sous-marin démontrant une capacité de destruction soit proposé par l'inventeur américain Robert Fulton au Premier Consul en 1800, après deux essais infructueux auprès du Directoire, ne doit rien au hasard. L'Académie des Sciences décèle immédiatement l'intérêt d'un tel engin face à la puissance maritime dominante, comme le souligne le rapport des savants Monge et Laplace : « *L'arme imaginée par le citoyen Fulton est un moyen de destruction terrible parce qu'elle agit dans le silence et d'une manière*

²¹³ CASTEX, R. (Amiral), cité par COUTAU-BEGARIE, Hervé, *Traité de stratégie* ; 6ème édition ; Paris ; Economica/ISC ; bibliothèque stratégique ; 2008, p. 806.

²¹⁴ Comme le prouvent ensuite l'emploi des capacités antinavires de l'aviation : rôle décisif du biplan *Swordfish* dans la destruction du *Bismarck* le 27 mai 1941, destruction du *Prince of Wales* par l'aéronavale japonaise le 10 décembre 1941, ou encore du Tirpitz par le *Bomber Command* le 12 novembre 1944.

²¹⁵ FORRAY, G. (Général), 2010, p. 310.

²¹⁶ CORBETT, J.S, 1993, p. 89.

presque inévitable. Elle convient particulièrement aux Français parce qu'ayant une marine plus faible que son adversaire, l'anéantissement de l'une et de l'autre lui est avantageux». De l'autre côté de la Manche, l'Amiral Jervis, répondant pour la Navy, vers qui Fulton se tourne après le traité d'Amiens, souligne le caractère négatif de son action, du point de vue de la puissance de la mer²¹⁷. La torpille (*torpedo*), arme du sous-marin ainsi baptisée par Fulton retient ensuite plus particulièrement l'attention de la Jeune École de la marine française comme vecteur d'équilibre entre le fort et le faible, entre grands navires et petites unités armées par une puissance essentiellement terrestre, n'ayant pas les moyens d'une flotte de haute mer. L'ingénieur maritime Laubeuf déclare ainsi que le sous-marin constitue une « *nécessité absolue* » pour les petits états, faisant référence à l'appréciation de Lord Goshen, qui regardait cet engin comme « *l'arme des pauvres, des puissances faibles* »²¹⁸. Si la plupart des marines modernes se dotent d'une flotte sous-marine au début du XX^{ème} siècle, Les chantiers navals allemands *Germania – Krupp* développent une compétence industrielle tournée vers le marché international.

Au déclenchement de la guerre de 1914, il apparaît que si la puissance maritime dominante cherche à conserver le contrôle de la mer pour son trafic et ses communications, son adversaire continental doit donc opter pour une guerre des communications, ne cherchant pas la maîtrise des mers mais s'attaquant au trafic adverse, dans une approche plus attritionnelle que décisive²¹⁹. La révolution industrielle, nourrissant la dépendance aux importations et aux échanges maritimes, a considérablement accru les vulnérabilités inhérentes²²⁰. Ainsi, l'Amiral Castex rapporte qu'au début du XX^{ème} siècle, l'Angleterre consomme annuellement 90 millions d'hectolitres de grains, pour des usages alimentaire et industriel, et n'en produit que 18 millions. Les importations hebdomadaires sont réparties sur 600 navires²²¹.

²¹⁷ « *Un tel genre de guerre est inutile à la nation qui possède la maîtrise de la mer, et, s'il réussit, la lui fait perdre.* » Cité par ORTHOLAN, Henri, *La guerre sous-marine*, Paris, Ed. Bernard Giovanangeli, 2008, p. 13-14.

²¹⁸ H. Ortholan, 2008, p. 37.

²¹⁹ La puissance continentale ne renonce pas aisément au prestige des flottes : Hervé COUTAU-BÉGARIE relève (dans *l'Évolution de la pensée navale*, I, FEDN, 1991 ; p.49) que l'amiral Daveluy, tout en reconnaissant qu'elle ne peut mener la marine française qu'à la défaite, défendait tout de même la doctrine de la bataille de ligne !

²²⁰ AUDEMAR, J, 1923, p. 36 : 44% de la viande consommée dans le Royaume-Uni y est importée frigorifiée et que 64% de la viande de bœuf vendue à Londres provient d'Argentine : « *on peut donc dire que sa Marine nationale une fois vaincue et l'étranger maître des mers, c'est presque aussitôt la Grande-Bretagne privée de toute industrie et affamée* ».

²²¹ CASTEX, R. (Amiral), T1, 1996, p. 79.

Apparaissant comme une stratégie de compensation face à une puissance cherchant le *command of the sea*, la guerre sous-marine apparaît davantage comme le type de stratégie propre à une puissance terrestre plus que maritime²²². En effet, seule une maîtrise en négatif offre à la puissance de la terre une stratégie navale spécifique pour paralyser la puissance maritime sans pouvoir lui disputer, comme on l'a vu, la maîtrise de la mer en triomphant de sa force organisée. Comme le souligne Colin S. Gray, « *une stratégie défensive est presque toujours inévitable pour une puissance continentale aux prises avec une puissance maritime de premier ordre. Cette stratégie défensive, qui a un objectif négatif, celui de dénier à l'adversaire le libre usage de la mer, suppose la mise en œuvre d'opérations offensives, telles que les raids aériens et actions de forces de surface et sous-marines*²²³ ». On rejoint la distinction opérée par Julian Corbett entre le *sea denial* par opposition au *sea control* : « *une puissance trop faible pour acquérir la maîtrise par des opérations offensives peut bien réussir à la contester à son adversaire, en prenant une attitude générale défensive (...) elle peut empêcher un ennemi de remporter des résultats positifs et donner ainsi le temps à l'autre belligérant d'arriver à ses fins sur terre*²²⁴ ». L'arme sous-marine renforce considérablement les possibilités du premier et permet à la puissance terrestre d'agir au-delà de sa sphère continentale.

Enfin, le caractère total du conflit lève les réticences morales encore présentes à l'époque du Blocus continental de Napoléon. A l'opprobre général suscité par l'embargo sur les grains décidé par Pitt après l'exécution de Louis XVI, répondent les limitations et compromis du système continental, teintées d'arrière-pensées économiques, mises en relief par un rapport du ministre de l'Intérieur Montalivet du 17 juillet 1810, portant sur les licences à accorder aux villes hanséatiques : « *S'il est vrai (...) que les récoltes soient très mauvaises en Angleterre, s'il est vrai qu'ils n'ont rien à attendre des Américains que l'approvisionnement de leurs colonies, si notre rivale enfin es menacée d'une disette, il semblerait tout naturel de lui fermer tous les ports ; il semblerait utile à la cause générale que tout ce qui est allié de la France, les Suédois, les Danois, les Russes, tous les peuples du Nord et de la Baltique, se concertassent entre eux pour priver la Grande-Bretagne de ses moyens de subsistance (...) ces vues n'ont point échappé à V.M. mais sa magnanimité paraît*

²²² HENROTIN, J, 2011, p. 209.

²²³ GRAY, Colin S, *Puissance maritime, puissance continentale et l'avantage stratégique* in *La lutte pour l'empire de la mer* ; 1995, p.78.

²²⁴ CORBETT, J.S, 1993, p. 171.

*ne point s'y être arrêtée*²²⁵ ». Cependant, l'objectif d'appauvrir l'Angleterre plutôt que de l'affamer se révèle un mauvais calcul économique, du fait de l'immensité des débouchés commerciaux soutenant sa puissance maritime par les exportations. D'autre part, un siècle plus tard, le poids croissant du blocus anglais et le contrôle plus strict des neutres, surtout à partir de l'entrée en guerre des États-Unis, fait admettre réciproquement le recours à l'interception des moyens de subsistance des populations civiles : en Allemagne, à partir de 1917, la ration de farine tombe à 170 g par jour et par personne. Dans les villes, la ration de viande individuelle se monte à 250 g par semaine. Pour 1914-18, la surmortalité allemande liée au blocus est estimée entre 500 000 et 750 000 personnes²²⁶. La guerre sous-marine révèle donc pleinement le caractère vulnérable de la mer, devenue stratégiquement le « *cordon ombilical reliant la Grande-Bretagne à cet arsenal des démocraties que sont devenus les États-Unis*²²⁷ ».

2.21 – La première guerre sous-marine (1914 – 1918) :

Initialement, l'engagement des *U-boote* s'effectue dans le cadre de l'affrontement naval conventionnel²²⁸. Mais dès le mois d'octobre 1914, des vapeurs et autres navires de commerce sont torpillés²²⁹. Ce choix rapidement admis par la *Hochseeflotte* en considération de deux éléments :

- l'abondance du trafic maritime le long des côtes britanniques fournit de nombreuses cibles d'opportunité,
- le mouillage d'un champ de mines anglais à l'entrée de la Manche, et l'extension à l'ensemble de la mer du Nord de la zone de guerre britannique, ce qui renforce le blocus de l'Allemagne. Cette aggravation de la décision anglaise du 2 octobre, qui limitait la zone de guerre à la partie ouest de la mer du Nord, constitue une mesure de représailles aux torpillages de septembre.

²²⁵ Rapport de Montalivet, ministre de l'Intérieur, sur les licences à accorder aux villes hanséatiques, 17 juillet 1810 ; cité par JOUVENEL, B. de, 1942, p. 397.

²²⁶ CAILLETEAU, François, *Pourquoi l'Allemagne a perdu la Grande Guerre*, Paris, Economica, 2016.

²²⁷ HENROTIN, J, 2011, p. 18.

²²⁸ Torpillage du croiseur léger *Pathfinder* le 05/09/14 des croiseurs cuirassés Aboukir, Hogue et Cressy le 22, du croiseur *Hawke* le 09/10, du porte-avions Hermès le même mois, et du cuirassé Formidable le 1^{er} janvier 1915.

²²⁹ Le premier est le cargo anglais *Glitra*, le 20 octobre, par l'U-17. Cf. ORTHOLAN, H, 2008, p. 66.

En outre, l'occupation de la base navale belge de Zeebrugge le 16 septembre 1914 et d'Ostende en octobre, suite à la chute d'Anvers, fournit une base d'opérations proche des côtes anglaises. L'attaque de cargos civils se développe donc mais s'effectue conformément aux règlements internationaux sur les prises, à l'instar de la guerre de course menée par les croiseurs auxiliaires de surface, et ressortit de l'initiative individuelle des commandants de bord. En effet, la Convention de la Haye de 1907 et le Traité de Londres de 1909, définissent les cargaisons susceptibles d'être saisies en temps de guerre, ce qui impose la visite du navire et protège les populations civiles. Cependant, les liaisons maritimes s'intensifiant dans la Manche au profit du corps expéditionnaire britannique, l'Amiral von Pohl parvient à faire adopter la décision de déclarer zone de guerre la Manche et les eaux entourant les îles britanniques : tout bâtiment de commerce ennemi, à partir du 18 février 1915, peut y être détruit sans avertissement. La déclaration officielle ajoute que, tant du fait de l'utilisation de pavillons de complaisance par les Anglais que des méprises possibles, la navigation des neutres n'est pas exempte de risques, ce qui soulève les premières protestations des neutres, en particulier des États-Unis. Le chancelier von Bethmann-Holweg avait toutefois donné son assentiment sur la foi de von Pohl, soutenant qu'il serait toujours possible de distinguer alliés et neutres²³⁰. Le 22 février 1915, les États-Unis adressent une note commune à l'Allemagne et à la Grande-Bretagne pour leur proposer de mener la guerre sous-marine suivant les règles internationales de la guerre de course, mais à condition que les vivres et les objets de première nécessité ne soient pas considérés comme de la contrebande. Cette proposition, de nature à adoucir le blocus anglais, est acceptée par l'Allemagne le 28 février, mais rejetée par l'Angleterre le 13 mars. Le 9 juillet 1916, les Anglais abolissent la déclaration de Londres, qui interdisait tout acte de guerre contre la population civile²³¹.

Naturellement, l'observation de la règle des prises apparaît comme contraire à la vocation naturelle du sous-marin, dont la caractéristique essentielle est de se dissimuler sous l'eau. En surface, face à un navire de guerre plus rapide et mieux armé, il se trouve à la merci d'un tir ou d'un éperonnage. De plus, toute identification d'un navire neutre est impossible de nuit. La pratique des pavillons de complaisance, puis des bateaux-pièges incite à passer outre le droit international, que les Anglais ne respectent pas davantage. Les *Q-ships*, ou navires-leurres, utilisés à partir de novembre 1914 sont de petits bateaux d'apparence commerciale mais munis d'armes lourdes dissimulées. Leur emploi augmente sensiblement à partir de 1916. Par

²³⁰ Cf. H. Ortholan, 2008, p. 72.

²³¹ Cf. H. Ortholan, 2008, p. 74 et 174.

ailleurs, les navires marchands rompent le silence radio (sur directive de l'Amirauté) en cas d'arraisonnement ; ou arborent des pavillons neutres (également sur directive secrète).

Une première période de guerre sous-marine restreinte, épargnant les bâtiments américains et italiens du fait des contraintes diplomatiques, voit le tonnage coulé mensuel quadrupler de février à mars 1915²³² puis atteindre 177 000 tonnes en avril 1916 sans éviter les incidents. Les plus notables sont le torpillage des paquebots *Lusitania* le 7 mai 1915, puis de l'*Arabic* le 17 août. L'emport de matériel militaire à bord du *Lusitania* (dont 4000 caisses de munitions et 125t d'explosifs) et la démarche de l'ambassadeur allemand à Washington, ayant diffusé avant le départ du navire un avis destiné à dissuader les passagers, ont sur le moment incité le président Wilson à modérer sa réaction. Réciproquement, le *Kaiser* et le Chancelier ordonnent d'épargner les grands paquebots après le *Lusitania*, puis tous les paquebots après l'*Arabic*, avant de suspendre la guerre sous-marine à l'ouest de la Manche et des îles britanniques le 22 septembre 1915²³³. Le relatif blocage des fronts en Europe ainsi que les effets croissants du blocus contribuent malgré tout à installer la conviction que seule une guerre sous-marine sans restriction pourrait ouvrir une issue rapide au conflit. Le 12 février, la Marine remet ses conclusions sur la possibilité de contraindre l'Angleterre à sortir du conflit : elle se déclare en mesure de terminer la guerre en 6 mois au plus, par l'arrêt absolu du commerce maritime britannique²³⁴. Ce délai est calculé sur la base d'un objectif de 630 000 t coulées par mois, compte-tenu du format de la flotte sous-marine et de l'expérience acquise. Au bout de 5 mois, le total coulé représenterait, selon les estimations allemandes, 39% du tonnage allié et neutre nécessaire au ravitaillement des îles britanniques²³⁵.

Remarquons au passage que Julian Corbett, dans ses *Principles* publiés en 1911, mentionnait également, mais à titre indicatif, un seuil de 40% pour obtenir des effets stratégiques : « *Si son commerce total est de 100 millions et que nous en détruisons 5, il n'éprouvera là rien de plus que les fluctuations ordinaires du temps de paix. Mais si nous en détruisons 40, l'état de son commerce sera bouleversé et l'issue de la guerre puissamment affectée*²³⁶ ». Mais, au-delà du caractère hypothétique de ce seuil, le calcul d'emblée est faussé par la sous-estimation du tonnage dont dispose l'Angleterre : 11,4 millions de tonnes au lieu

²³² De 23 000t à 87 000 tonnes mensuelles.

²³³ ORTHOLAN, H, 2008, p. 86.

²³⁴ ORTHOLAN, H, 2008, p. 87.

²³⁵ CAILLETEAU, F, 2008, p. 99.

²³⁶ CORBETT, J.S, 1993, p. 215.

de 19 millions. Surtout, l'estimation est faussée par le fait que le tonnage coulé sans restriction concerne à la fois les neutres et les Britanniques²³⁷. Le plus aléatoire réside dans la spéculation que l'Angleterre, ne disposant pas d'une industrie d'ersatz comparable à celle de l'Allemagne, verra assez rapidement les limites de la résistance de sa population face aux privations. Sur ce point, le manque de mesures dirigistes prises par Londres induit en erreur les analystes allemands. En fait, l'absence de réelles privations ne nécessite pas, sinon à la marge, la remise en cause du système libéral, bien que le gouvernement soit intellectuellement et administrativement prêt à une dégradation de la situation alimentaire²³⁸.

À ce stade, la perspective d'une entrée en guerre des États-Unis incite le *Kaiser* et le chancelier Bethmann-Hollweg à maintenir différentes restrictions, et même à suspendre la guerre sous-marine au commerce après le torpillage du paquebot *Sussex*, le 24 mars 1916. Après le remplacement de Falkenhayn par Hindenburg et Ludendorff à la tête de l'armée, puis l'échec des tractations diplomatiques, Bethmann-Hollweg bascule finalement en janvier en faveur de la guerre sous-marine sans restriction, que le Kaiser ordonne à partir du 1^{er} février.

Tableau n°6 : Effectifs des *U-boote* en service dans la Première guerre mondiale

D'après ORTHOLAN, Henri, *La guerre sous-marine, 1914-1918*, Paris, Bernard Giovanangeli, 2008, p. 182.

Août 1914	Janvier 1915	Janvier 1916	Janvier 1917	Janvier 1918
Env. 20	27	41	103	132

Réaffirmé par un mémoire de l'Amiral von Holtzendorff en décembre, l'objectif de 600 000 t mensuelles est tenu : 630 000 t en moyenne par mois sont coulées de février à juillet. La guerre sous-marine est présentée comme le moyen de briser la résilience de l'ensemble de l'Entente : « *L'Italie et la France sont déjà si sévèrement affaiblies dans leurs fondations économiques qu'elles ne se maintiennent dans le combat que par l'énergie et les ressources de l'Angleterre. Si nous arrivons à briser la colonne vertébrale de l'Angleterre, le sort de la guerre sera immédiatement en notre faveur. La colonne vertébrale de l'Angleterre est le tonnage marchand qui assure les importations essentielles pour la survie et l'industrie de guerre des îles britanniques*²³⁹. » Le 1^{er} mars, les États-Unis entrent en guerre, suite à une manœuvre du renseignement anglais, qui divulgue la dépêche Zimmermann. Jusque-là, les

²³⁷ SCHNETZLER, B, 2006, 2^e éd, p. 126.

²³⁸ BARNETT, Margaret, *British food policy during the First World War*, Londres, Allen and Unwin, 1985 ; cité par CAILLETEAU, F, 2016, p. 103.

²³⁹ CAILLETEAU, F, 2016, p. 94.

événements sont conformes aux prévisions allemandes. Néanmoins, les effets de la belligérance américaine, et son impact sur la résilience du Royaume-Uni sont gravement sous-estimés, laissant de côté les points suivants :

- la saisie des bâtiments de commerce allemands aux États-Unis, soit 1 700 000 tonnes (les ordres de sabotage n'ont pu être mis à exécution, du fait de l'action prompte de la police américaine),
- l'apport immédiat à l'Entente, sous forme d'aide financière et d'équipements civils (7 milliards de dollars de prêts pour la France et l'Angleterre²⁴⁰),
- l'apport du tonnage civil américain (5 millions de tonnes construites dont 3 en 1918),
- les possibilités d'achat de tonnage civil ou neutre supplémentaire par les Anglais pour compenser les pertes,
- l'effet moral de l'entrée en guerre de Washington aux côtés de l'Entente n'est pas mesuré,
- sur le plan méthodologique : aucune marge d'erreur n'est prise en compte dans ces prévisions.

Mais même avant le rejet des restrictions, et jusqu'en 1917, le rapport constructions navales / pertes est défavorable aux Anglais, avec une moyenne de 100 000 t par mois fin envoyées par le fond fin 1915²⁴¹, tandis que les constructions navales anglaises de commerce atteignent seulement 82 000 t en 1917. Si bien qu'en avril, l'Amiral Jellicoe déclare : « *si nos pertes continuent à ce rythme, nous ne pourrons pas continuer la guerre*²⁴². » L'entrée en guerre américaine apporte ainsi un potentiel supplémentaire bienvenu. Sur le plan opérationnel, la principale contre-mesure est le retour au système des convois, déjà employé notamment lors de la Guerre de Sept ans, puis lors des guerres de la Révolution et de l'Empire – une loi anglaise de 1798, renouvelée en 1803, interdisant à certaines catégories de bâtiments de naviguer isolément – mais laissé de côté, du fait des protestations des armateurs suscitées par les contraintes organisationnelles et le rallongement des trajets. Son rétablissement est à mettre au crédit de l'amiral américain Sims devant l'ampleur des pertes, constatées par le général Pershing, observant que : « *si les pertes continuent à ce taux, la guerre sera perdue*

²⁴⁰ SCHNETZLER, B, 2^{ème} éd, 2006, p. 124.

²⁴¹ SCHNETZLER, B, 2^{ème} éd. 2006, p. 118.

²⁴² ORTHOLAN, H, 2008, p. 186.

*avant que nous eussions tiré un coup de fusil*²⁴³ ». 25 navires naviguent sur 5 ou 6 colonnes, avec un intervalle de 700 à 1000m, pas moins pour laisser moins d'espace d'infiltration aux U-boote, la formation est protégée de l'extérieur par 6 destroyers, dont 2 devant, qui effectuent des pointes de reconnaissance et naviguent en zigzags pour balayer la mer, et 2 de chaque côté, en flanc-garde.

Pour doter ses escortes, la *Navy* dispose, dans le cadre d'un vaste programme de construction, de nombreux patrouilleurs : un millier à la fin de 1915, huit mille navires à la fin de la guerre, essentiellement des petits chalutiers armés, affectés à la lutte ASM (anti sous-marine). Des groupes de chasse sont armés, avant de recevoir les premiers appareils d'écoute : le premier prototype d'ASDIC (du nom de l'organisme dédié à sa mise au point, *l'Anti Submarine Detection Comittee*) est mis en service en août 1918. Mais les résultats sont décevants : en 1917, ils ne sont responsables que du quart des destructions de *U-Boote*²⁴⁴. Enfin, l'aéronautique navale se développe mais reste limitée au repérage. Concernant la navigation militaire, grâce aux mesures de protection du trafic installées dans la zone particulière du Pas-de-Calais – filets, barrages de mines, fortes concentrations de torpilleurs – pour la liaison avec la logistique de l'armée britannique sur le continent, les pertes sont quasi-inexistantes : moins de 1 pour 1000 en 1916 ; essentiellement du fait de mines mouillées par des *U-Boote*. Ce taux n'augmente pas avec la guerre sous-marine à outrance²⁴⁵. À partir de décembre 1917, les convois américains commencent à débarquer des troupes dans les ports français sans forte opposition : seuls 5 transports sont coulés. Le 04 juillet 1918, les Allemands apprennent qu'un million de soldats américains (800 000 en réalité) ont débarqué sur le continent européen, avec la conséquence morale que l'on imagine : avec 199 divisions contre 207 alliées, le rapport de forces à l'Ouest est renversé²⁴⁶. Le *Reich* a perdu le bénéfice militaire de sa victoire continentale à l'Est, sanctionnée par le Traité de Brest-Litovsk.

²⁴³ ORTHOLAN, H, 2008, p. 187.

²⁴⁴ SCHNETZLER, B, 2^{ème} éd. 2006, p. 120.

²⁴⁵ CAILLETEAU, F, 206, p. 96.

²⁴⁶ SCHNETZLER, B, 2^{ème} éd. 2006, p. 156.

Tableau n°7 : La première guerre sous-marine

D'après SCHNETZLER, Bernard, *Les erreurs stratégiques pendant la Première guerre mondiale*, Paris, Economica, 2^{ème} édition, 2006, p. 120-122.

Année	<i>U-Boote</i> en service (au 31/12)	<i>U-Boote</i> détruits	Tonnage détruit	Tonnage construit GB / EU
1914	27	5	400 000	?
1915	41	19	1 200 000	600 000 200 000
1916	110	22	2 400 000	600 000 500 000
1917	142	63	6 000 000	1 100 000 1 300 000
1918	134	69	2 600 000	1 500 000 3 000 000
Total		178	12 600 000	3 800 000 5 000 000

Il est néanmoins remarquable que, jusqu'à la mise en marche de l'économie de guerre américaine, le tonnage coulé soit resté supérieur au tonnage construit, même avec les restrictions touchant les navires non-armés, et même en prenant en compte la production américaine du temps de paix. Paradoxalement, comme le souligne Colin S. Gray, la puissance navale continentale a été plus à craindre après qu'elle eut abandonné, en 1916, toute velléité de ravir aux Anglais la maîtrise de la mer²⁴⁷. Ce paradoxe souligne la pertinence la recherche de cette maîtrise négative, par l'emploi à grande échelle d'une arme sous-marine contre laquelle les moyens spécifiques de lutte sont encore balbutiants.

²⁴⁷ GRAY, Colin S, 1995, p. 91.

2.22 – La bataille de l’Atlantique (1939 – 1945)

Dans l’entre-deux guerres, l’Amirauté britannique, sur la base du retour d’expérience de 1917-18, du fait des moyens lui ayant permis de prendre l’ascendant – le système des convois et l’asdic (système de détection par ultra-sons) – tient la menace sous-marine contre la navigation commerciale pour maîtrisée. Ainsi, en 1937, l’Amirauté britannique écrit au *Shipping Defence Advisory Comitee* que « *le sous-marin ne sera plus jamais en mesure de nous poser les mêmes problèmes qu’en 1917*²⁴⁸ ». Pourtant, l’efficacité de l’ASDIC demeure toute relative : les variations du taux de salinité et de température des couches marines influent sur la propagation des sons dans l’eau et les *U-Boote* disposent de cartes indiquant températures et courbes de salinité²⁴⁹. Le traité naval de 1935 ouvre d’ailleurs la possibilité à l’Allemagne d’obtenir la parité en sous-marins avec le Royaume-Uni. Le point de vue anglais converge donc avec les vues de l’Amiral Raeder : ce sont les grands navires de surface qui constituent le danger le plus sérieux pour les lignes de communication. Tant dans le cadre du traité naval que du plan Z, la place des sous-marins est secondaire, d’autant que son emploi est toujours limité par les conventions internationales²⁵⁰. L’impératif diplomatique de ménager l’Angleterre n’est pourtant qu’à moitié convaincant car, d’une part, la construction de sous-marins est plus facile à camoufler – ce qu’on fait les Allemands avant le traité naval : en mars 1935, quelques jours seulement après l’entrée en vigueur du traité naval, les premiers types IIa entrent en service²⁵¹ – et, d’autre part, l’idée que la non-belligérance anglaise serait conditionnée par le seul respect du traité naval est trop simpliste : en 1914, c’est principalement l’invasion de la Belgique qui conditionne l’envoi d’un corps expéditionnaire.

Les livraisons de l’entre-deux guerres témoignent de cet effort irrégulier (voir tableau n°8). L’Amiral Dönitz souligne la faculté de dissimulation du *U-Boote*, conjuguée à par son rayon d’action nettement plus élevé que celui des navires de surface²⁵². Il retient également de la Grande Guerre le ratio moyen d’un tiers de la flotte sous-marine en opérations, un tiers en transit et un tiers en indisponibilité dans les ports et arsenaux, d’où le chiffre de 300 sous-

²⁴⁸ DÖNITZ, K. (Grand Amiral), 2015, p. 25.

²⁴⁹ MALBOSC, G, 2011, p. 76.

²⁵⁰ Protocole de Londres de 1936 sur les sous-marins, à l’origine de l’ordre sur les prises de 1939. Cf. RAEDER, E. (Grand Amiral), 2013, p. 196-197.

²⁵¹ PALLUD, Jean-Paul et LAMY, Gautier *Les Sous-marins allemands, 1939-1945*, in *Champs de Bataille*, Soldats, unités & armements n°5, mai 2011, p. 15.

²⁵² DÖNITZ, K. (Grand Amiral), 2015, p. 39.

marins demandés au printemps 1939²⁵³. Insistant surtout sur le fait que les sous-marins de la Grande Guerre, n'attaquant que de manière individuelle du fait de contraintes techniques et organisationnelles, n'avaient pu pour cette raison donner la pleine mesure du potentiel de cette arme, Dönitz met au point la tactique des meutes, organisant l'attaque coordonnée de plusieurs sous-marins, constitue pour le chef de l'*U-Bootewaffe* la réponse au système des convois. Sa mise en œuvre nécessite en outre :

- des moyens de reconnaissance aérienne : en effet, comme l'indique une note de Dönitz du 14 décembre 1940 : « *Le sous-marin est un très mauvais éclaireur, parce que son horizon est trop réduit et qu'il est trop lent pour explorer rapidement un grand espace de mer. Nous ne possédons pas assez de bâtiments pour compenser cette déficience par le nombre*²⁵⁴ ». Or, on a vu plus haut que la création d'une aéronautique navale s'est toujours heurtée à l'opposition de Göring, ayant fait inscrire la guerre aérienne sur mer parmi les missions de la Luftwaffe. Ainsi, aucun appareil n'a été spécialement conçu avant-guerre pour la reconnaissance maritime. Une seule formation La *Kampfgeschwader* 40, au sein du *Fliegerkorps* X, spécialisé dans les attaques de navires, est finalement dotée d'un avion civil adapté, le Focke-Wulf Fw 200 Kondor. Mais vu les faibles quantités produites (253 exemplaires au total) et le mauvais taux de disponibilité technique de l'appareil, il n'est presque jamais possible d'en disposer de plus de 8 simultanément dans l'Atlantique²⁵⁵. En outre, son emploi est bien souvent grevé par une mauvaise coordination de niveau opératif et stratégique. Ainsi, le 8 octobre 1940, un Fw 200 repère un convoi au nord-ouest de l'Irlande. La transmission de l'information au BdU (*Befehlshaber der Unterseeboote* : commandement des sous-marins) via l'OKL (*Oberkommando der Luftwaffe*) met 6 heures et demie²⁵⁶ ! Le 7 janvier 1941, Hitler accepte donc de placer la KG40 sous le contrôle opérationnel du BdU. Mais le 28 février, Göring obtient l'annulation de cette mesure, au profit de la création de 2 commandements spécialisés en liaison avec la *Kriegsmarine* : les *Fliegerführer Atlantik* et *Nord*. Cela n'empêche pas la KG 40 d'être prélevée à

²⁵³ DÖNITZ, K. (Grand Amiral), 2015, p. 40. Le plan Z prévoit alors 233 sous-marins, mais seulement pour 1948. À l'entrée en guerre, la *Kriegsmarine* aligne 56 sous-marins, mais 22 seulement (types VII et IX) pouvant opérer dans l'Atlantique. La limite de 45% initialement prévue par l'accord naval aurait permis d'en compter 16 de plus si les U-Boote avaient reçu la priorité (GA K. Dönitz, 2015, p. 44).

²⁵⁴ DÖNITZ, K. (Grand Amiral), 2015, p. 115.

²⁵⁵ Ils sont essentiellement basés à Bordeaux-Mérignac. Cf. STEINER, Rolf, *Le Fw 200 Kondor, fléau de l'Atlantique*, in *Aéro Journal*, n°14, février-mars 2010.

²⁵⁶ STEINER, R, 2010, p. 36.

plusieurs reprises pour la Grèce (en été 1941), la Norvège (au premier semestre 1942), et Stalingrad (en décembre 1942).

- Un PC opérationnel des sous-marins à terre, sous la supervision de Dönitz lui-même (même après son accession au commandement en chef de la *Kriegsmarine* en janvier 1943). La contrainte du dispositif réside dans le développement d'un abondant trafic radio. Or, le renseignement britannique d'origine électromagnétique Ultra parvient à décrypter les messages de la machine à coder allemande *Enigma*, dès le 21 mai 1940 pour le réseau opérationnel de la Luftwaffe. Plus complexe, l'*Enigma* Marine n'est percée qu'après la capture de 2 chalutiers-météo en mai-juin 1941 aux îles Lofoten, et surtout celle de l'U-110 le 8 mai 1941. Les décryptages sont opérationnels en août 1941 jusqu'en février 1942, lorsqu'un nouveau modèle d'*Enigma* (M4) est mis en service. Après la capture de l'U-559 en octobre, le décryptement reprend en décembre, et dure pratiquement jusqu'à la fin de la guerre. mis à part quelques périodes de *blackouts*²⁵⁷. Cet avantage stratégique majeur permettra aux Alliés de dérouter de nombreux convois menacés et d'attaquer les concentrations de *U-Boote*, notamment autour des sous-marins ravitailleurs.

Les résultats du *Blitzkrieg* à l'Ouest placent néanmoins la *Kriegsmarine*, dès l'été 1940, dans une situation stratégique nettement plus favorable que celle de 1914, lorsque la *Hochseeflotte* était confinée dans la baie allemande et ne disposait que d'Ostende et de Zeebrugge à l'ouest. L'occupation des côtes de Norvège et de France assure ainsi des débouchés directs sur l'Atlantique, bouleversant les données de la stratégie anglaise : en octobre 1940, 8 *U-Boote* en opération coulent 63 navires, soit 352 407 t et Dönitz de commenter : « Or, comme on l'a vu, j'avais réclamé non pas 8 mais 100 sous-marins en opérations à la fois pour être en mesure de remporter des résultats décisifs²⁵⁸ ».

A l'inverse, Churchill estime, comme il le reconnaîtra dans ses Mémoires, que la sagesse commande aux Allemands de tout miser sur la carte de la guerre sous-marine et agit en conséquence : il fournit l'impulsion du *Defence Comittee*, chargé d'organiser la défense contre les sous-marins, prise de conscience qui tranche avec la place subalterne de la bataille de l'Atlantique dans la stratégie générale allemande. En juillet 1945, Dönitz prisonnier se voit

²⁵⁷ MALBOSC, G, 2011, p. 412-418.

²⁵⁸ DÖNITZ, K. (Grand Amiral), 2015, p.99.

ainsi demander en premier lieu par l'amirauté britannique : « *Pourquoi les Allemands n'ont-ils pas tout fait pour construire des sous-marins alors qu'ils savaient, par l'expérience de la Première guerre mondiale, ce que ceux-ci étaient capables d'accomplir ?* » Et « *pourquoi ne l'ont-ils pas fait au plus tard au début de la guerre et, en tout dernier délai, au moment où ils ont définitivement abandonné l'idée d'un débarquement en Angleterre ?*²⁵⁹ ».

Tableau n°8 : Les U-Boote dans la Bataille de l'Atlantique

D'après DÖNITZ, Karl (Grand Amiral), *Dix ans et vingt jours*, Paris, Déterna, 2015, p. 31.

MALBOSC, Guy, *La Bataille de l'Atlantique, (1939-1945)*, Paris, Economica, 2e éd. 2011, p. 511 et 517.

PALLUD, Jean-Paul et LAMY, Gautier, *les Sous-marins allemands, 1939-1945*, in *Champs de Bataille, Soldats, unités & armements* n°5, mai 2011, p. 21.

Année	Livraisons	Pertes	Tonnage coulé
1935	14		
1936	21		
1937	1		
1938	9		
1939	18	9	4 747 033
1940	50	24	
1941	199	35	4 328 558
1942	237	87	7 790 542
1943	284	237	3 220 137
1944	229	242	1 045 629
1945	91	151	438 821

²⁵⁹ DÖNITZ, K. (Grand Amiral), 2015, p. 107.

Carte n°1 : Bataille de l'Atlantique, de mars à décembre 1941

D'après Dennis Richards, HMSO. Londres, Wikimedia commons

https://commons.m.wikimedia.org/wiki/File:The_battle_of_the_Atlantic_1941_map-fr



La bataille de l'Atlantique, de mi-mars à décembre 1941

- | | | | |
|-----|--|----|---------------------------------------|
| ● | Navires de transport coulés par l'Axe | HX | depuis Halifax |
| ○ | Limites opérationnelles des avions basés à terre | SC | depuis Sydney (Canada) |
| --- | Routes principales des convois | SL | depuis Freetown (Sierra Leone) |
| | | OG | vers Gibraltar |
| | | ON | vers l'Amérique du nord |
| | | OS | vers le Sud (de Liverpool à Freetown) |
| | | WS | vers Suez et Bombay |

Dès les premières phases de la bataille de l'Atlantique, les Anglais veillent à renforcer leurs convois, notamment par la mise en service des corvettes type *Flower*, d'avisos, puis de frégates de classe *River*, et à maximiser l'emploi des avions : les demandes d'appui formulées par le commandement des *Western Approaches* contre les sous-marins reçoivent la priorité ; des cargos dotés de catapultes pour avion sont montés en attendant l'arrivée de porte-avions d'escorte²⁶⁰. Les moyens de lutte ASM se développent et sont largement diffusés : radar centimétrique et goniomètre *Huff Duff* (grâce à un effort de miniaturisation, il peut être monté sur la quasi-totalité des escorteurs, et sur les avions, perfectionnement dont ne bénéficient pas les Allemands, dont les *U-Boote* sont toutefois dotés de détecteurs de radars, de portée plus faible²⁶¹). Enfin, l'organisation et l'entraînement du groupe d'escorte redonnent peu à peu l'avantage tactique aux éléments de protection des convois. La *Navy* dispose ainsi de 375 escorteurs dont 240 destroyers en septembre 1941; les groupes d'escorte dotés de moyens aérien et du radar étendant la couverture jusqu'au 19ème degré ouest, (soit le milieu de l'Islande) créent les conditions de la disparition des trois as les plus fameux : Prien, Schepke, Kretschmer en mars 1941²⁶².

De son côté, Raeder ne peut éviter une dispersion des *U-Boote* pour différentes missions « *peu rémunératrices*²⁶³ » :

- les escortes de navires de surface : croiseurs auxiliaires, forceurs de blocus, ravitailleurs, navires de prise, missions météo : la « facture » est de 16 *U-Boote* en novembre 1941 ; il n'en reste qu'entre 5 et 10 en opérations dans l'Atlantique. Cette dispersion s'exerce au détriment même de la flotte de surface : durant la bataille du Bismarck, seuls 2 *U-Boote* se trouvent dans les parages, l'*U-556*, sans torpilles, et l'*U-74*, endommagé²⁶⁴ ;

²⁶⁰ MALBOSC, G, 2011, p. 112. (*CAM-Ships* : cargos avec catapulte pour 1 Hurricane pour chasser le Focke Wulf Fw 200 Kondor. 35 sont commissionnés de juin 1941 à août 1942 ; *MAC-Ships* : céréaliers ou pétroliers avec un pont d'envol pour 4 Swordfish.19 en service à partir d'avril 1943). Les porte-avions d'escorte sont construits sur la base d'une coque marchande, jaugeant 10 000 t à vide, et transportant 12 à 15 appareils. 115 PAE sont construits aux EU, dont 38 cédés aux Anglais, à partir d'avril 1942.

²⁶¹ RAEDER, E. (Grand Amiral), 2013, p. 212.

²⁶² MALBOSC, G, 2011, p. 70.

²⁶³ ROSKILL, Stephen (Capitaine de Vaisseau), *The Navy at War, 1939-1945*, cité par DÖNITZ, K. (Grand Amiral), 2015, p. 177.

²⁶⁴ DÖNITZ, K. (Grand Amiral), 2015, p. 130 et 143.

- la guerre en Méditerranée, dont il souhaite la priorisation. Ainsi, le 22 novembre 1941, Dönitz reçoit l'ordre d'engager toute la flotte sous-marine en Méditerranée et à l'ouest de Gibraltar ; proportion ramenée ensuite à 15 sous-marins de part et d'autre de Gibraltar, et 10 en Méditerranée. Le chef de l'*U-Bootewaffe* considère en effet comme perdus les sous-marins parvenus à franchir Gibraltar, dont les courants et la défense empêchent la sortie de Méditerranée²⁶⁵. Outre l'appui des opérations en Afrique, les motivations de cette répartition sont l'entretien d'une diversion après l'attaque de Pearl Harbor (devant laquelle le commandement allemand est placé devant le fait accompli : aucun *U-Boote* ne se trouve alors dans les eaux américaines²⁶⁶), et une action contre Suez (mais le recours à la route de Bonne Espérance pour une grande partie du ravitaillement anglais, les limites de la Marine italienne, tout comme le renoncement à prendre Malte rendent caduque cette orientation stratégique).
- la prévention d'un débarquement puis la lutte contre les convois de l'Arctique en Norvège : Dönitz est défavorable à cette mission en dépit de son intérêt stratégique certain pour les raisons suivantes : le volume coulé n'est pas comparable à celui qui le serait par les mêmes *U-Boote* dans l'Atlantique, la brièveté des nuits gêne l'action des sous-marins, l'importance de l'escorte ne permet pas de gagner une position favorable par beau temps, et toute attaque est impossible par gros temps : « *Pour un engagement moyen de 16 et 20 sous-marins, on a coulé 14 400 t en mars et 26 000 en avril. Le même effectif, employé dans l'Atlantique, (...) aurait pu couler 96 000 t en mars et 120 000 en avril*²⁶⁷ ».

Tableau n°9 : Répartition des U-Boote en janvier 1942

Source : MALBOSC, Guy, *La Bataille de l'Atlantique, 1939-1945*, Paris, Economica, 2^e éd. 2011, p. 217.

Théâtre	Effectif	Renfort prévu
Méditerranée	23	3
Ouest Gibraltar	6	
Norvège	4	16
Atlantique	12	
Dans les ports	33	
En transit	10	

²⁶⁵ DÖNITZ, K. (Grand Amiral), 2015, p. 136.

²⁶⁶ DÖNITZ, K. (Grand Amiral), 2015, p. 137 et 165.

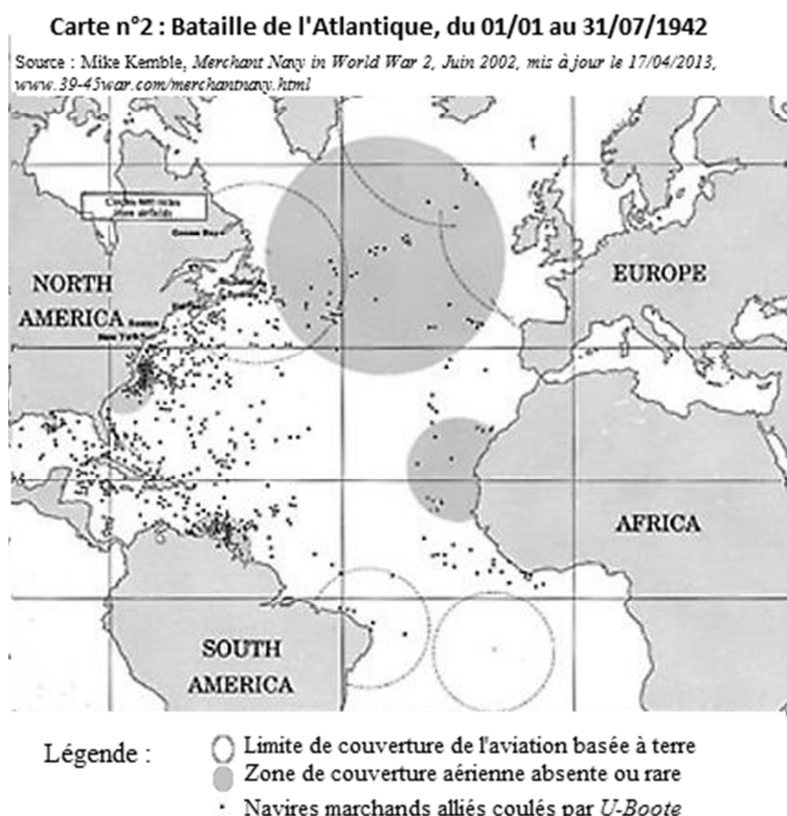
²⁶⁷ DÖNITZ, K. (Grand Amiral), 2015, p. 176.

Tableau n°10 : Les convois de l'Arctique

Source : MALBOSC, Guy, *La Bataille de l'Atlantique, 1939-1945*, Paris, Economica, 2^e éd. 2011, p. 370.

Convois arctiques	Navires partis	Navires arrivés	Bâtiments coulés
Convois Est-ouest	811	720	57
Convois Ouest-est	720	678	42
Escorteurs perdus			18
<i>U-Boote</i> perdus			38

Du fait d'une telle dispersion, Bernard Schnetzler évalue à 2 millions de tonnes les destructions manquées entre juillet 1940 et juillet 1942, ce qui aurait peut-être suffi à suspendre l'opération *Torch*²⁶⁸.

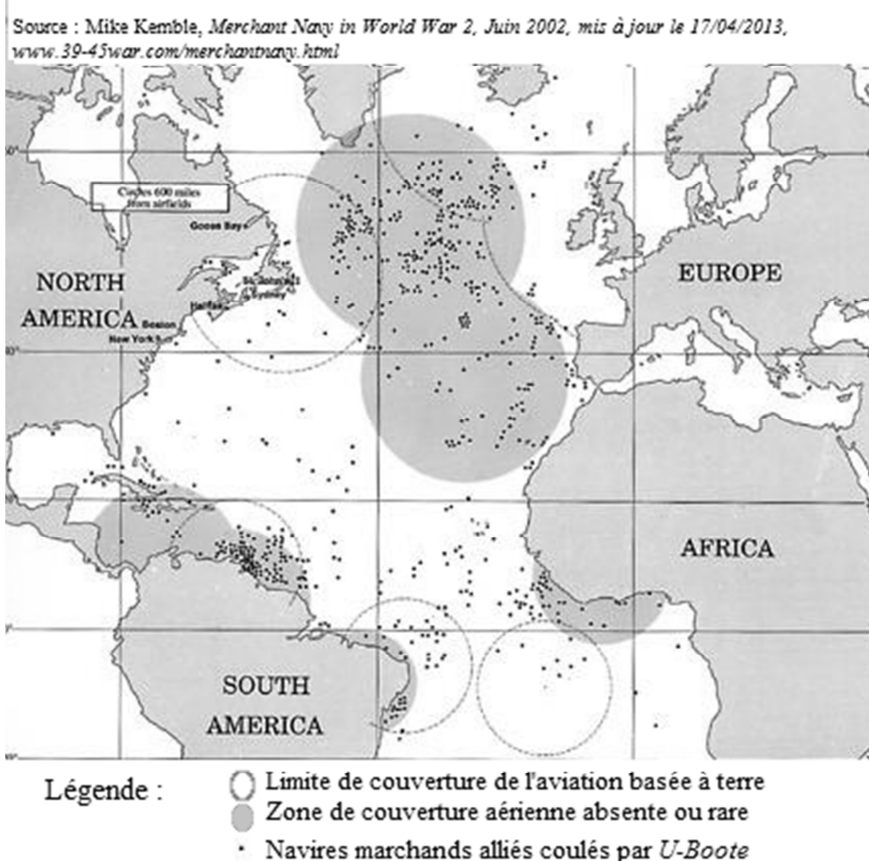


La « guerre non déclarée » précédant l'entrée officielle des États-Unis dans le conflit, dont l'apogée est l'ordre de Roosevelt du 11 septembre 1941 (prononcé dans un discours radiophonique), prescrivant de tirer à vue sur les navires de l'axe croisant dans l'Atlantique

²⁶⁸ SCHNETZLER, B, 3^{ème} édition, 2006, p. 228.

nord. Le 15 septembre, le secrétaire d'État à la Marine américaine, Knox, fait savoir que l'*US Navy* a reçu l'ordre de « *capturer ou détruire par tous les moyens les perturbateurs du trafic, appartenant aux puissances de l'Axe, qu'ils se présentent sous la forme de pirates de surface ou sous-marins*²⁶⁹ ». Cet interventionnisme écarte les appréhensions allemandes à passer aux hostilités : dans son discours du 19 décembre 1941, Hitler, justifiant la déclaration de guerre aux États-Unis, énumère 15 mesures ou actes d'hostilité américaine sur mer contre l'Allemagne entre septembre 1939 et octobre 1941²⁷⁰. Le trafic de la côte sud-ouest de l'Atlantique fournit de nombreuses cibles d'opportunité incitant Dönitz à y basculer le point d'application de l'offensive sous-marine, après le renforcement anglais ; ce qui permet de faire repartir à la hausse le tonnage coulé, après la première chute durant l'été 1941.

Carte n°3 : Bataille de l'Atlantique, du 01/08/1942 au 31/05/1943



Modifiant plusieurs fois le point d'application de l'action des *U-Boote* pour prendre de court les convois, Dönitz ramène ensuite l'action dans la zone centrale de l'Atlantique nord,

²⁶⁹ DÖNITZ, K. (Grand Amiral), 2015, p. 162.

²⁷⁰ HITLER, Adolf, discours du 19 décembre 1941, traduction française dans *Discours méconnus de l'année 1941*, Paris, Éditions du Lore, 2014, p. 54-56.

échappant au rayon d'action de l'aviation basée à terre : « *Là seulement les sous-marins jouissaient de toute leur mobilité et étaient en mesure d'appliquer la tactique des meutes dans toutes ses phases et avec les plus grandes chances de succès*²⁷¹ ». Mais à partir d'avril 1943, les Alliés bénéficient simultanément de l'ensemble des avantages suivants²⁷² :

- Navires d'escortes nombreux et libérés progressivement de leur tâche de protection des convois en Afrique du Nord ;
- Mise à disposition d'appareils à long rayon d'action (essentiellement des B-24 *Liberator*) assurant la couverture aérienne de la totalité du parcours ;
- Emploi de nombreux porte-avions d'escorte ;
- Nouveau radar centimétrique ;
- Décryptage quasi-permanent du trafic radio des U-Boote ;
- Arrêt définitif du décryptage par le *XB Dienst* du trafic radio des convois en juin 1943.

Tableau N°11 : Causes de destruction des U-Boote, 1939-1945	
Source : MALBOSC, Guy, <i>La Bataille de l'Atlantique, 1939-1945</i> , Paris, Economica, 2 ^e éd. 2011, p. 509 et 517.	
Escorteurs	246
Aviation basée à terre	245
Aviation embarquée	43
Partagé entre aviations embarquée et basée à terre	2
Partagé entre escorteurs et aviation basée à terre	33
Partagé entre escorteurs et aviation embarquée	15
Sous-marins	21
Bombardement des ports	62
Mines	25
Autres	64
Cause inconnue	29
TOTAL	785

²⁷¹ DÖNITZ, K. (Grand Amiral), 2015, p. 199. À partir d'octobre 1942, les *U-Boote* sont articulés dans l'Atlantique entre un groupe à l'ouest et un à l'est (p. 228).

²⁷² MALBOSC, G, 2011, p. 509.

De fait, les contre-mesures alliées sur le plan technique et tactique font jouer à plein le binôme escorteur – avion, parvenant ainsi à contrer l'accroissement des meutes (fin avril 1943, l'*U-Bootewaffe* dispose de 429 sous-marins opérationnels, avec une moyenne de 110 en activité dans l'Atlantique). Si, en mars 1943, l'attaque des convois SC-122 et HX-229 par 41 *U-Boote* durant quatre jours se solde par la destruction de 22 navires pour la perte d'un seul sous-marin, celle du convoi ONS-5 en mai n'emporte que 13 bâtiment pour 8 *U-Boote* perdus²⁷³. L'entrée en action des porte-avions d'escorte est amplifiée par la mise en œuvre des groupes de soutien, non-rattachés à un convoi particulier et en mesure de poursuivre un sous-marin jusqu'à sa destruction. Le mois de mai 1943 apparaît ainsi comme le tournant opérationnel de la bataille de l'Atlantique, avec 42 *U-Boote* coulés. Dönitz en tire les conséquences en ordonnant le 24 mai à ses sous-marins d'évacuer l'Atlantique Nord, vers le sud-ouest des Açores²⁷⁴. Le tournant industriel de la guerre sous-marine intervient peu après, en juillet, lorsque le tonnage construit dépasse définitivement le tonnage coulé²⁷⁵. Par la suite, les tentatives de relance de la guerre sous-marine par Dönitz restent infructueuses, notamment en septembre 1943 avec la torpille acoustique²⁷⁶. Cependant, l'effort est maintenu pour entretenir la dispersion des moyens alliés, grâce en particulier au *Schnorchel* (renifleur), à partir de février 1944, qui permet aux *U-Boote* de rester en immersion pendant le transit vers la zone d'opérations²⁷⁷. Se pose alors le problème du dimensionnement de cet effort. En considérant cet objectif restreint, Joseph Henrotin considère que la bataille de l'Atlantique « constitue un bon exemple de dépassement du point culminant, en l'occurrence par l'Allemagne²⁷⁸ ». En effet, compte-tenu du temps nécessaire entre les mises en chantier et l'entrée en service opérationnel, les ressources allouées ont manqué devant la menace la plus prégnante, celle de l'*Ostfront* : en 1944, la moyenne des constructions mensuelles de *U-Boote* porte sur 19,5 unités. 37 sont réceptionnés en janvier 1945, qui est le mois le plus productif pour les sous-marins²⁷⁹ ! Pour expliquer cette tendance, Bernard Schnetzler évoque le manque d'information stratégique, conséquence de l'organisation du haut-commandement allemand²⁸⁰. Dönitz explique que la production de *U-Boote* n'a jamais concerné plus de 5%

²⁷³ A la faveur d'un bref *blackout* de 9 jours dans le décryptage d'*Enigma*. Cf. MALBOSC, G, 2011, p. 420.

²⁷⁴ DÖNITZ, K. (Grand Amiral), 2015, p. 286.

²⁷⁵ Sur la base du *Victory Program*, les chantiers navals américains construisent 38 millions de tonnes pendant la guerre, pour 21 millions de tonnes coulées. Citons en particulier la production de 82 000 embarcations de débarquement, tous types confondus, et de 2 700 *Liberty Ships*. Cf. MALBOSC, G, 2011, p. 129-133.

²⁷⁶ DÖNITZ, K. (Grand Amiral), 2015, p. 352.

²⁷⁷ MALBOSC, G, 2011, p. 78.

²⁷⁸ HENROTIN, J, 2011, p. 354.

²⁷⁹ PALLUD, J.P. et LAMY, G, 2011, p. 69.

²⁸⁰ SCHNETZLER, B, 3^{ème} édition, 2006, p. 230.

de l'acier allemand, sans disposer manifestement de chiffres mettant en balance la production des sous-marins et des panzers²⁸¹. Toutefois, l'intégration – certes tardive – de la production des sous-marins et de leur infrastructure dans le périmètre industriel de la compétence de Speer (qui ne pouvait manquer de disposer d'études comparatives), peu après la nomination de Dönitz à la tête de la Marine, retire de la force à cette explication²⁸². Ce sont surtout les perspectives de reprise de l'initiative avec la nouvelle génération d'*Elektroboot*, qui expliquent cette persévérance. Conséquemment, 119 *U-Boote* de type XXI sont livrés avant la fin de la guerre ; mais les bombardements, la désorganisation économique de l'Allemagne et le minage de la Baltique par les Alliés freinent leur mise en service : seuls 2 d'entre-eux partent effectivement en patrouille de guerre...les 30 avril et 3 mai 1945²⁸³. Comme pour la majeure partie des armes nouvelles dont les perspectives tiennent lieu de stratégie à compter de la fin 1943, ces bâtiments révolutionnaires se heurtent à deux limites : trop peu et trop tard.

Conclusion sur la guerre sous-marine

Au cours des six premiers mois de 1917, ainsi qu'en 1941-43, une offensive contre la navigation marchande, parallèlement à des offensives victorieuses sur terre, était en mesure d'interdire à la puissance maritime de gagner la guerre²⁸⁴. Une puissance navale continentale n'a donc pas à rechercher la maîtrise active de la mer : il lui suffit de retirer à l'ennemi le principal avantage découlant de cette maîtrise : la liberté du trafic maritime. Mais au-delà du choix d'une stratégie, ce sont les contradictions internes à celle-ci qui peuvent constituer les causes d'échec les plus redoutables. La difficulté de la puissance continentale à consacrer les moyens nécessaires à son outil sous-marin, seule arme stratégique opérante contre la puissance de la mer, et à anticiper dans ce but, fut une faiblesse déterminante. Ainsi que le relève Philippe Masson, « l'enseignement que l'on peut en retirer est que la guerre au tonnage ne doit pas être improvisée, mais préparée à l'avance ou du moins recevoir la priorité en temps de guerre, ce qui n'a pas été le cas de l'Allemagne, notamment au cours du premier conflit²⁸⁵ ». Par la suite, l'engagement des *U-Boote* « pouvait relever de l'économie des forces pour une armée essentiellement continentale, la concentration de contre-mesures alliées a fini

²⁸¹ DÖNITZ, K. (Grand Amiral), 2015, p. 44.

²⁸² DÖNITZ, K. (Grand Amiral), 2015, p. 293.

²⁸³ PALLUD, J-P. et LAMY, G, 2011, p. 52.

²⁸⁴ COMPTON-HALL, Richard, *Submarines and the War at Sea, 1914-18*, Londres, Macmillan, 1991, et *The Underwater War, 1939-45*, Londres, Blandford Press, 1982.

²⁸⁵ MASSON, Ph, 1986, p. 117

*par en avoir raison*²⁸⁶ ». La puissance maritime a fait preuve d'une supériorité stratégique dans la coordination, l'intégration et la projection de l'ensemble de ses moyens. Enfin, à partir de quel stade de destruction les thalassocraties auraient-elles abandonné le combat ? Comme pour le bombardement stratégique et le blocus économique, les stratégies d'attrition qui spéculent sur une moindre résistance de l'ennemi partent souvent de prévisions sous-évaluées. En l'espèce, le gigantisme industriel et logistique américain accorde une marge confortable aux Alliés, que l'intervention du Japon, au potentiel mal connu de ses partenaires européens, ne suffit pas à déséquilibrer. La guerre sous-marine constitue donc une stratégie d'usure efficace mais complémentaire. À défaut d'interdire à son adversaire ses communications maritimes d'étendue planétaire, la puissance continentale peut-elle faire jeu égal en déployant ses lignes intérieures terrestres sur l'ensemble de l'espace continental ?

2.3 – La Russie, puissance – relais continentale : deux cas d'école pour une même constance stratégique

« La puissance maritime a plus souvent besoin d'une puissance continentale pour terminer une guerre avec succès, que le contraire ».

Colin S. Gray, 1995. p. 92.

Au-delà des points d'étranglement du trafic maritime, la politique anglaise a constamment cherché à entretenir des têtes de pont, d'abord en France pour des raisons historiques, visant à faciliter sa projection sur le continent. Après Calais, perdue au XVI^{ème} siècle, les Anglais se sont accrochés à la possession intermittente de Dunkerque, puis au XVIII^{ème} siècle à celle du Hanovre, tombé dans leur zone d'influence pour des motifs dynastiques, mais défendu avec acharnement durant la guerre de Sept ans parce qu'il contrôlait les embouchures de la Weser et de l'Elbe. Il n'en demeure pas moins que, dans la longue durée, la part du lion des opérations militaires destinées à contrer puis réduire les puissances continentales est portée par les alliés continentaux de l'Angleterre : dans les guerres du XX^{ème} siècle, la Grande-Bretagne n'instaure la conscription que le 24 janvier 1916, puis en avril 1939, lorsque débute la crise polonaise. Et encore, ne touche-t-elle les hommes de plus de 28 ans qu'à partir de juin 1940²⁸⁷. Ainsi, durant les guerres de la Révolution et de l'Empire, l'Angleterre s'efforce de conserver comme alliés deux et de préférence trois des

²⁸⁶ HENROTIN, J, 2011, p. 285.

²⁸⁷ RICHARDOT, Ph, 2015, p. 67.

grandes puissances de l'Europe centrale et orientale : Prusse, Autriche et Russie. La puissance de la mer entretient et suscite l'action de ses alliés par un activisme diplomatique inlassable, ainsi que par des efforts financiers considérables. Du fait du développement limité de leurs forces terrestres, les puissances maritimes s'abstiennent en principe de rechercher un combat frontal avec le centre de gravité stratégique de l'adversaire continental ; mais tâchent moyen de menacer celui-ci en constituant – généralement en employant des subsides – une coalition avec d'autres puissances continentales.

Le blocus contraint la puissance continentale à la guerre longue, faisant peser sur elle le poids de la mer avec sa gamme étendue de moyens de pressions. La réplique globale de la puissance terrestre prend naturellement la forme de la conquête d'un très vaste *hinterland*, qui poursuit trois finalités :

- acquérir les ressources naturelles et/ou les débouchés commerciaux qui lui permettront de compenser la rupture des approvisionnements due au blocus ;
- briser le cercle de ses adversaires²⁸⁸, c'est-à-dire rompre l'encerclement stratégique et sauvegarder ses liaisons avec des États alliés ou neutres ;
- après soumission de l'Est, où la profondeur stratégique est la plus grande, se retourner face à l'Angleterre avec l'atout complémentaire d'une assise continentale inexpugnable.

Les risques associés sont perceptibles :

- la dégradation de sa légitimité par une politique de réquisitions et de confiscations, suivie de l'émergence d'une réaction continentale dont les protagonistes deviennent les alliés naturels de la puissance maritime ;
- tomber dans une impasse réciproque, issue de la confrontation des deux espaces, des deux arrières, symbolisée par l'image de la lutte entre l'éléphant et la baleine²⁸⁹.

Or, lors des conflits mettant aux prises les grandes puissances de la terre et de la mer, une situation d'impasse survient en 3 périodes :

- de 1803 à 1805 (rupture de la paix d'Amiens à la formation de la 3ème coalition) : la situation se débloque par la campagne d'Autriche ;
- de 1809 à 1812 (de Wagram à l'entrée de la Grande Armée en Russie) ;

²⁸⁸ MASSON, Ph, 1986, p. 136.

²⁸⁹ MASSON, Ph, 1986, p. 136.

- de 1940 à 1941 (de la chute de la France au déclenchement de Barbarossa).

Dans les trois cas, la reprise de l'offensive sur le continent constitue la solution permettant de surmonter l'impasse face à la puissance maritime. C'est pourquoi à deux reprises, le « *perturbateur continental* », selon le mot de l'Amiral Castex *n'a pu résister à la tentation russe*²⁹⁰. Dans les deux cas, l'offensive est néanmoins précédée de projets alternatifs de coexistence s'inscrivant toujours dans la perspective de formation d'un grand espace continental. Ainsi, du rapprochement avec Paul I^{er} en 1800 – 1801 : allié de Napoléon, le Tsar demande à celui-ci de marcher de conserve à travers la steppe et la Perse, en direction de ce centre de gravité de la puissance anglaise qu'est l'Inde, les Anglais délaissaient un temps leur vocation atlantique au profit de la consolidation de leur présence dans le sous-continent indien. Le Danube devait dans cette perspective accueillir un trafic transeuropéen à la place de la Méditerranée, contrôlée par les Anglais. À propos de son assassinat, le 23 mars 1801, le futur Louis XVIII parle d'« *une conspiration de palais où se trouvèrent l'or et la main du gouvernement britannique*²⁹¹ », le traité de Tilsitt en juillet 1807 constitue une seconde tentative de rapprochement. La logique du Grand espace est également perceptible au siècle suivant dans la lignée du pacte germano-soviétique du 23 août 1939 : les accords commerciaux signés le 11 février 1940 entre l'URSS et le *Reich*, pour une durée d'un an, ouvrent des transactions d'un volume de 800 millions de RM. Selon ces accords, l'Allemagne reçoit des matières premières indispensables à la guerre, du pétrole, divers minerais, des céréales, etc. dans des quantités qui réduisent à presque rien les effets du blocus britannique. En contrepartie, l'Allemagne livre des matériels d'équipement de marine et des machines-outils²⁹². Mais en définitive, l'échec de ces tentatives de rapprochement et de coexistence pérenne provoque la guerre.

²⁹⁰ CASTEX, R. (Amiral), *Théories Stratégiques*, T. V, ch. 2, p. 116, *Théorie de la perturbation* ; et MASSON, Ph, 1986, p. 137.

²⁹¹ RUBBEL, Gérard de et LECLERCQ, Alain, *Les plus grands bâtards de l'Histoire : la saga des enfants illégitimes*, Paris, Primento, 2015, p. 101.

²⁹² FÖRSTER, Jürgen, BOOG, Horst, HOFFMANN, Joachim, *Der Angriff auf die Sowietunion*, in *Das Deutsche Reich in der Zweiten Weltkrieg*, Bd. 4, Stuttgart, Deutsche Verlags-Anstalt, 1983, p. 104.

2.31 – La Campagne de 1812, ou l'Éléphant contre le Général Hiver

Le Blocus continental, mis en place par les mesures comprises entre le décret de Berlin du 21 novembre 1806 et le décret de Milan du 17 décembre 1807, est fondé sur la déduction que la prépondérance politique de l'Angleterre tient à sa capacité de subventionner d'efficaces alliés continentaux, capacité tenant à sa richesse financière, provenant de son commerce. Par conséquent, mettre obstacle à ses exportations doit ruiner tout son édifice²⁹³. Encore faut-il pour cela bâtir un « système de côtes » efficient. Ainsi, avant même la rupture de la paix d'Amiens, Bonaparte déclare au Conseil d'État : « *Nous aurons à regretter des pertes sur mer, peut-être même celles de nos colonies, mais nous nous affermirons sur le continent. Déjà, nous avons acquis une assez grande étendue de côtes pour nous rendre redoutables, nous ajouterons à cette étendue*²⁹⁴ ». Après tout, « *des flottes redoutables peuvent bien donner l'Empire de la mer, mais elles ne suffisent pas pour donner celui du commerce ; il faut des marchés pour vendre, et ces marchés sont sur le continent. L'empire de la mer ne suffit point pour être maître du commerce, il faut entrer dans les ports, dans les rades, dans les rivières du continent, pour prendre et pour trafiquer ; il dépend donc des puissances continentales d'apporter les plus grands obstacles aux progrès et aux invasions du commerce maritime*²⁹⁵ ». L'extension du Grand Empire, des Bouches-de-l'Elbe (Hambourg) jusqu'au Bouches-du-Tibre (Rome) est contenue en germe dans cette politique continentale visant à fermer aux Anglais leurs débouchés commerciaux. L'annexion se substitue aux « *rois tout neufs et qui se sentent mal assis, [qui] craignent de mécontenter la nation en la privant des arrivages anglais qui sont à bien meilleur marché*²⁹⁶ ». Mais malgré le resserrement progressif du blocus continental, « *la dénivellation des prix entre le territoire impérial et le reste du continent, ce courant [de la contrebande] devient irrésistible*²⁹⁷ ». En fin de compte, le système des licences, dérogations commerciales instituées pour éviter de trop pénaliser l'économie impériale, contredit le blocus et en restreint les effets. Mais outre le rapprochement de Napoléon avec l'Autriche et la question polonaise, les intérêts fondamentalement contraires au Blocus continental, conduisant le Tsar à rouvrir les ports russes à tous les pavillons, rendent inévitable le conflit déjà envisagé plusieurs années auparavant : « *Depuis un demi-siècle, les Anglais n'appellent plus la Russie que les Indes*

²⁹³ JOUVENEL, B. de, 1942, p. 21.

²⁹⁴ JOUVENEL, B. de, 1942, p. 165.

²⁹⁵ Mémoire de Maurice de Montgaillard à Napoléon du 3 septembre 1804, cf. JOUVENEL, B. de, 1942, p. 185.

²⁹⁶ JOUVENEL, B. de, 1942, p. 230.

²⁹⁷ JOUVENEL, B. de, 1942, p. 347.

*européennes de la Grande-Bretagne (...) [L'Angleterre] importe, manufacture et exporte tout à la fois dans l'étendue de cet empire (...) Il est indispensable pour la France d'attaquer l'Angleterre en Russie*²⁹⁸ ». Et la paix de Tilsitt n'y change rien car « *le commerce terrestre avec la France s'avéra incapable de remplacer en Russie le commerce maritime avec l'Angleterre (...) les produits russes, donc, restaient sans débouchés. La noblesse, qui avait accoutumé de vendre aux Anglais le produit de ses terres, et le dépensait volontiers à l'avance, se vit accabler de dettes (...) ce sera le facteur décisif de la brouille des deux empereurs, et la cause véritable du fatal conflit de 1812*²⁹⁹. »

L'armée de Napoléon comprend 600 000 hommes, dont 423 000 franchissent le Niémen, avec un millier de canons et 150 000 chevaux, face à laquelle Alexandre n'a que 230 000 hommes et 940 canons. La création en 1812 des corps de cavalerie, auxquels est rattachée l'artillerie à cheval, confère des capacités de reconnaissance au profit de l'ensemble de la Grande Armée, ainsi que d'exploitation, de poursuite, et enfin de couverture face à la cavalerie ennemie. Mais avant même le Niémen, 60 000 malades sont recensés, en raison de la fatigue et d'une mauvaise alimentation³⁰⁰. Le phénomène d'attrition commence à poindre, mettant bien en évidence les faiblesses d'une armée à pied et à cheval face à une telle entreprise³⁰¹.

L'espace contre le temps

Contrairement aux lignes d'opérations de théâtres européens, sur lesquels la marche de la Grande Armée vers la capitale ou vers un nœud de communications contraint l'ennemi à lui barrer la route en débutant la bataille, la vaste Russie met la profondeur stratégique du côté des forces du Tsar, leur permettant de ne jamais être contraintes au combat et de pouvoir se dérober en cas d'infériorité. Ainsi, Alexandre, escomptant un revirement de l'Europe du fait des contraintes du blocus continental et fort de nouvelles alliances de revers, signées le 18 juillet avec l'Angleterre et le 28 août avec la Suède de Bernadotte, prend le parti d'une guerre longue : évacuant son quartier général de Vilna (Vilnius) pour se replier sur la Dvina, il ordonne à Bagration de retraiter du Niémen au Dniepr. Napoléon au contraire, tout à la certitude que sa campagne susciterait la révolte des moujiks contre le Tsar fait repousser

²⁹⁸ Mémoire de Montgaillard du 12 novembre 1806, cf. JOUVENEL, B. de, 1942, p. 249.

²⁹⁹ JOUVENEL, B. de, 1942, p. 277-279.

³⁰⁰ TABEUR, Jean, *Le conflit franco-russe*, in *La Bérézina, une victoire militaire*, Paris, Economica, 2006, p. 6.

³⁰¹ 340 000 hommes, 20 000 voitures : 1 véhicule pour 17 soldats. Cf. TABEUR, J, 2006, *ibid.*

l'éventualité d'une campagne d'hiver ; l'armée n'est pas pourvue en vêtements chauds, ni en fers à glace pour les chevaux : « *Avant deux mois, Alexandre me demandera la paix, les grands propriétaires l'y forceront*³⁰² ». Mais à Vitebsk, il ne parvient pas à couper Barclay de Tolly de Bagration, qui font leur jonction à Smolensk. À ce stade, l'espace à lui seul produit un effet abrasif très net dès avant l'arrivée de l'hiver, particulièrement visible sur le graphe de Minard : outre la nécessité de tenir les lignes de communication, la fatigue, les privations et les désertions d'étrangers et de jeunes conscrits réduisent déjà la Grande Armée à 235 000 hommes³⁰³. Les fortifications de Smolensk, défendue par 30 000 hommes, laissent le temps à Koutousov d'établir une position défensive à Borodino. Ces deux batailles, lors desquelles Napoléon, par économie des forces dans un territoire si vaste, s'en remet essentiellement à une forte concentration d'artillerie pour rechercher la décision contre le centre russe, n'ont aucun caractère décisif, l'ennemi étant simplement repoussé, échappant à la dislocation. La marche se poursuit donc sur Moscou, malgré la vulnérabilité croissante des flancs : au nord, Macdonald, avec le X^{ème} corps franco-prussien, échoue à s'emparer de Riga, Oudinot repoussé par Wittgenstein doit se retrancher sur la Dvina, tandis qu'au sud, Schwartzberg se garde de s'enfoncer profondément vers l'est (le diplomate autrichien Lebzeltern avait averti Saint-Petersbourg que son pays agirait le moins possible contre la Russie³⁰⁴). Après l'entrée à Moscou, Napoléon envoie des propositions de paix à Alexandre, qui répond de façon dilatoire, en escomptant l'arrivée de l'hiver.

L'attrition de la Grande Armée est accentuée par le procédé de la terre brûlée : dès l'entrée des troupes françaises à Vilna, les magasins, 150 000 quintaux de farine, des fourrages, des habits sont livrés aux flammes par les Russes. Smolensk est également incendiée avant le repli russe. Le plus spectaculaire est l'incendie de Moscou, du 2 au 6 septembre : bien coordonné, il prive l'armée d'abri dans une cité essentiellement constituée de bois.

La retraite

En outre, bien que Koutousov ait perdu la moitié de ses forces dans la bataille, l'armée russe témoigne d'une capacité de reconstitution phénoménale : le général en chef russe, aux

³⁰² TABEUR, J, 2006, p. 5.

³⁰³ TABEUR, J, 2006, p.8 mais la *Carte figurative* de Charles Minard, de 1869, indique plutôt 180 000.

³⁰⁴ TABEUR, J, 2006, p. 5.

environs de Moscou, est d'ailleurs à présent à égalité de forces, au vu de l'attrition continue de l'armée de Napoléon (100 000 hommes restants). L'étirement des lignes, le refus du Tsar de demander la paix, la vulnérabilité de l'armée à Moscou conduisent l'Empereur à ordonner la retraite, qui débute le 19 octobre. Après la bataille de Malo-Jaroslavetz, il est mis en évidence que le risque d'encerclement impose de revenir vers Smolensk par l'itinéraire de l'aller, pourtant dévasté. Dès lors, l'initiative passant aux Russes et les grands froids se manifestant, la retraite prend dès lors l'allure d'une déroute³⁰⁵. La maladie tue cinq fois plus que les combats, en particulier lorsque les organismes sont exténués par la retraite : à Vilna meurent 22 000 malades de décembre 1812 à juin 1813³⁰⁶. Réduite à 36 000 hommes au retour à Smolensk, sous une température de - 25°C, la Grande Armée est en proie aux ravages de la faim : des scènes d'anthropophagie sont décrites par le futur général polonais Soltyk³⁰⁷. Malgré les attaques de harcèlement des Cosaques, qui s'insinuent dans les intervalles des différents corps au point que Bourbon-Gravier, ordonnateur de l'hospice civil, écrit : « *la guerre des paysans armés (...) nous fait plus de mal que leur armée*³⁰⁸ », le reliquat des forces de Napoléon parvient néanmoins à franchir la Bérézina, grâce notamment aux positions avantageuses conquises sur les hauteurs de Stoudienka par le maréchal Victor. Seuls les blessés, malades et déserteurs restent de l'autre côté. Le fait que l'armée de Napoléon ait échappé à l'encerclement malgré des conditions si défavorables s'explique aussi par le choix délibéré de Koutousov, désireux d'éviter un effort désespéré des Français s'ils venaient à se trouver acculés : « *Il me suffit de voir l'ennemi quitter la Russie* » précise-t-il en expliquant « *l'ennemi qui se retire est plus terrible que vous ne le croyez (...) Pourvu que je le ramène ruiné à la Bérézina, ma tâche sera remplie*³⁰⁹ ». Les erreurs du commandement russe, notamment dans la coordination des forces, ont évidemment aussi leur part³¹⁰.

Finalement, ce sont 20 000 hommes qui repassent le Niémen, soit un taux de pertes de 90%³¹¹. Outre la saignée capacitaire, le déclin qualitatif inévitable de la Grande Armée,

³⁰⁵ TABELUR, J, 2006, p.8.

³⁰⁶ GRUMBERG, Pierre, *Guerre & Histoire* n°25, juin 2015, p. 41.

³⁰⁷ BOUDON, Jacques-Olivier, *Napoléon et la campagne de Russie, 1812*, Paris, Armand Colin, 2012.

³⁰⁸ SEGUR, Philippe-Paul de (Général), *Histoire de Napoléon et de la Grande Armée pendant l'année 1812*, Hambourg, Tredition Classics, 2012, T. 1 et 2.

³⁰⁹ WILSON, Robert (Général), *Journal et Lettres, 1812-1813*, Saint Pétersbourg, 1995, p. 2, et JACOBY, Jean, *Napoléon en Russie*, Paris, Ed. Les Libertés Françaises, 1938, p. 222.

³¹⁰ En particulier celles de l'amiral Tchitchagov, dans la coordination des armées russes à la Bérézina. Cf. IVTCHEKO, Lidia, *Qui a laissé Napoléon gagner sa dernière bataille et s'échapper de Russie ?* in *La Bérézina, une victoire militaire*, Paris, Economica, 2006, p. 92.

³¹¹ DAVIDOV, Denis, *La guerre des partisans, 1812*, Ed. CNRS, collection Biblis.

malgré les efforts de la conscription, encourage le retournement de l'Europe³¹². Le 30 décembre, le corps prussien de York von Wartenburg passe du côté russe en vertu de la convention de Tauroggen, aux négociations de laquelle participe Clausewitz. Témoin de la campagne de 1812, celui-ci avait bien saisi le caractère spécifique de la guerre en Russie, dont les conditions diffèrent radicalement de celles des opérations en Europe occidentale. Après les expériences de Frédéric II et de Napoléon, il concluait que la Russie ne pouvait être vaincue que par la dislocation de sa cohésion intérieure³¹³. Peu après, la Sixième coalition réunit conjointement pour la première fois la Russie, la Prusse et l'Autriche avec l'Angleterre, qui poursuit la lutte en Espagne et attise le mécontentement lié au blocus continental. Le vivier de troupes du système continental de Napoléon, déjà mal équilibré (voir tableau ci-dessous), s'en trouve bouleversé par défection des anciens alliés. L'épuisement de la Grande Armée en Russie, fragilisée à mesure de l'éloignement de ses centres de gravité faute de disposer d'une logistique adaptée à des lignes de communication démesurées, entérine donc le basculement stratégique à l'avantage de la puissance de la mer.

Tableau n°12 : Les contingents de la Grande Armée en 1812

D'après LENTZ, Thierry, in *12 idées reçues sur la Grande Armée, Guerre & Histoire* n°25, juin 2015, p. 54-55.

Contingent	Effectif	Pourcentage du total
France (frontières de 1812)	355 688	51,53%
Confédération du Rhin	127 260	18,44%
Grand-Duché de Varsovie	79 386	11,5%
Prusse	36 351	05,26%
Autriche	30 000	04,34%
Roy. d'Italie	19 763	02,86%
Danemark	9 851	1,42%
Provinces Illyriennes	8 239	1,19%
Roy. de Naples	7 987	1,15%
Suisse	6 730	0,97%
Portugal	5 174	0,74%
Espagne	3 695	0,53%

³¹² Les tableaux des effectifs font état de 217 706 chevaux en juin 1812 : ils ne sont plus que 47 619 en janvier 1813. Cf. REVERCHON, Antoine, in *12 idées reçues sur la Grande Armée, Guerre & Histoire* n°25, juin 2015.

³¹³ CLAUSEWITZ, Carl von, *De la guerre*, Paris, Éditions de Minuit, 1955, p.67.

2.32 – Campagne de 1941 : l'Éléphant contre l'Ours

La motorisation des armées au XX^{ème} siècle et le développement de l'aéronautique apportent une meilleure maîtrise de l'espace, permettant théoriquement d'envahir la Russie. L'intérêt de celle-ci pour la puissance continentale est rehaussé par ses immenses ressources, indispensables à une grande puissance industrielle privée de débouchés maritimes et confrontée au blocus. Ainsi, comme l'explique Ludendorff : « *Après la déclaration de guerre de la Roumanie, la décision que j'avais prise de poursuivre les opérations jusqu'à l'occupation de la Valachie était surtout dictée par la nécessité d'améliorer le ravitaillement des empires centraux. En 1918, de semblables raisons nous menèrent jusqu'à l'Ukraine (...) Mais ce besoin [de pétrole] se faisant plus pressant, je me vis contraint, en 1918, d'envahir la Transcaucasie*³¹⁴ ». Dans la perspective de coopération qui débute avec le Traité de Rapallo de 1922 et prend une dimension nouvelle par le Pacte germano-soviétique, les accords du 11 février 1940 ne constituent pas un traité commercial ordinaire, mais bien une aide stratégique réciproque : l'Union soviétique devait importer des matières premières, telles que le caoutchouc, pour pouvoir les revendre à l'Allemagne³¹⁵. De même, l'URSS met ses chemins de fer à disposition du commerce allemand pour le transit du pétrole roumain vers l'Allemagne, de même que pour convoier les marchandises venant du Proche-Orient et de l'Extrême-Orient.

Après la défaite de la France et devant l'impossibilité manifeste de réduire l'Angleterre, Hitler forge le 27 septembre 1940 le Pacte tripartite entre l'Allemagne, l'Italie et le Japon, mais qui restait en principe ouvert à la Russie, dans une logique de bloc continental ; idée favorite de Ribbentrop, ministre des Affaires Étrangères du Reich³¹⁶, auquel devait s'ajouter ultérieurement la France et l'Espagne. Les pourparlers des 12 et 13 novembre 1940 à Berlin avec Molotov s'inscrivent dans cette perspective. Mais, invités à infléchir les aspirations russes vers l'Océan Indien, les Soviétiques exposent au contraire leur visées d'influence en Europe centrale et orientale, fort des contacts secrets noués entre services secrets russes et américains³¹⁷. Refusant l'hégémonie continentale de l'Allemagne, les Américains estimaient déjà en temps de paix que les traités commerciaux passés par le *Reich*

³¹⁴ LUDENDORFF, Erich (Général), *La Guerre Totale*, 1935, édition française Paris, Perrin, 2010, p. 134.

³¹⁵ DAHMS, Hellmuth Günther, *Die Geschichte des Zweiten Weltkrieges*, Munich, 1983, p. 96.

³¹⁶ DAHMS, HG, 1983, p. 213. Et RIBBENTROP, Joachim von, *Mémoires de Londres à Moscou*, Paris, Grasset, 1954.

³¹⁷ Hellmut Diwald, *Geschichte der Deutschen*, Frankfurt, 1979, p. 157.

avec la Yougoslavie, la Hongrie et la Roumanie fondaient un *German Informal Empire*, susceptible de diminuer l'ouverture économique imposée par le traité germano-américain de 1923³¹⁸. L'approche de Staline et Molotov se trouve donc confortée par l'attitude russophile de Roosevelt, réélu le 5 novembre 1940 et désireux de venir en aide à l'Angleterre³¹⁹.

Les facteurs stratégiques priment donc sur l'explication idéologique dans la décision d'envahir l'URSS, dont l'intention apparaît pour la première fois à la date du 22 juillet 1940 dans le journal du Général Halder. Le 31 juillet 1940, Hitler en fait part à Jodl, Brauchitsch, et Halder, en la justifiant sur un plan stratégique comme dérivatif pour obliger l'Angleterre à faire la paix : en 1940-41, ni la Grande-Bretagne, ni le *Reich*, dont les possibilités d'action directes sont limitées à leurs milieux spécifiques, ne disposent des moyens stratégiques susceptibles d'emporter la décision. Une extension du champ du conflit est dès lors inévitable³²⁰. Mais du 31 juillet au 05 décembre, la même source ne comporte plus d'allusions à une campagne à l'est. Ce n'est que le 18 décembre, soit quatre semaines après la visite de Molotov à Berlin, une fois épuisées les possibilités de *modus vivendi* à terme, que le Führer donne l'ordre de préparer l'opération *Barbarossa*. On estime la durée de la campagne de 9 à 18 semaines³²¹. Par une mobilisation massive des moyens, l'effet de surprise et une grande mobilité pour compenser les faiblesses matérielles, Hitler pense faire une entorse exceptionnelle à son principe de refus d'une guerre sur deux fronts, en exploitant la fenêtre stratégique entre, d'une part, l'affaiblissement provisoire des Soviétiques (purges staliniennes, encouragées par les documents fournis par le SD sur le maréchal Toukhatchevski) et leur engagement en Extrême-Orient face aux Japonais, et, d'autre part, la remontée en puissance des Anglo-Saxons à travers l'engagement américain croissant aux côtés de la Grande-Bretagne : « *Nous devons avoir réglé tous les problèmes européens en 1941 car, à partir de 1942, les États-Unis seraient en mesure d'attaquer*³²² ». Une fois l'assise continentale acquise aux dépens des Soviétiques, Hitler aura gagné les moyens économiques de mener une guerre longue contre la puissance de la mer³²³.

³¹⁸ GRENZENBACH, William S, *Germany's informal empire, 1933-39*, Ed. Coronet Books Inc., 1988.

³¹⁹ DAHMS, H.G, 1983, p. 223.

³²⁰ MASSON, Ph, 1986, p. 89.

³²¹ DAHMS, H.G, 1983, p. 262.

³²² *Kriegstagebuch* de l'OKW, décembre 1940, vol 1, p.996, cité par LOPEZ, Jean, *Stalingrad, la bataille au bord du gouffre*, Paris, Economica, 2008, p. 15.

³²³ 10 ans, selon Hitler, 30 ans d'après Ribbentrop. Cf. LOPEZ, J, *Stalingrad, la bataille au bord du gouffre*, Paris, Economica, 2008, p. 14.

Les embranchements stratégiques

L'opération Barbarossa correspond à une offensive se déroulant sur toute la frontière européenne de l'URSS, et a pour but le démantèlement de l'État bolchevique. La poussée s'articule en trois axes : le groupe d'armée Centre fournit l'effort principal en direction de Moscou, les groupes d'armées Nord et Sud progressent respectivement vers Leningrad et vers l'Ukraine. Les succès initiaux conduisent le Général Halder à inscrire dans son journal : « *La mission de destruction des forces principales de l'armée de terre russe devant la Dvina occidentale et devant le Dniepr est remplie. Pour cette raison, il n'est pas exagéré de dire que la campagne de Russie a été gagnée en 14 jours*³²⁴. » Cependant, fin août, l'offensive s'essouffle et il doit réviser son estimation du volume de l'Armée Rouge à 400 divisions, soit le double de l'estimation au 22 juin³²⁵. Hitler, en désaccord avec la majeure partie de ses généraux, favorables à la poursuite vers Moscou, opte pour basculer l'effort principal vers Kiev. En septembre et octobre, la liquidation des poches de Kiev (500 à 600 000 prisonniers), puis de Viazma et Briansk (673 000 prisonniers) finalise les plus grands encerclements de l'histoire militaire. En revanche, la décision de relancer l'offensive vers Moscou malgré l'arrivée des conditions hivernales, et tandis que Staline a eu le temps de rameuter du théâtre d'Extrême-Orient des divisions sibériennes fraîches, s'avère intempestive³²⁶. Comme le souligne Bernard Schnetzler, la débâcle devant Moscou n'est pas imputable à la priorisation de l'encerclement des forces russes en Ukraine, mais au maintien de l'objectif de Moscou pour l'hiver 1941-42 dans de mauvaises conditions : dès la mi-octobre, le manque de fournitures d'hiver, la boue et l'engagement des T34 en grandes quantités compliquent singulièrement la tâche des *Landsers*. Ce choix révèle en outre une contradiction entre la volonté de mainmise immédiate des ressources ukrainienne – 60% du charbon, 30% du fer, 20% de l'acier, les trois quarts des centrales électriques et les deux tiers des usines chimiques soviétiques – en vue de la poursuite de la guerre, et l'objectif de terminer la campagne dès cette année-là³²⁷. En revanche, le *Haltbefehl* d'Hitler en date du 16 décembre³²⁸ oblige à faire

³²⁴ *Dictionnaire Larousse des acteurs de la Seconde Guerre Mondiale*, sous la direction de Philippe MASSON, Paris, col. Références Larousse, 1992, p. 163.

³²⁵ SCHNETZLER, B, *Les erreurs stratégiques du III^{ème} Reich pendant la Deuxième Guerre Mondiale*, 3^{ème} édition, Paris, 2006, p. 29.

³²⁶ Staline est averti des intentions japonaises par l'espion Richard Sorge le 20 octobre.

³²⁷ SCHNETZLER, B, 2006, p. 32.

³²⁸ MASSON, Ph, *Histoire de l'armée allemande, 1939-45*, Perrin, Paris, 1994, p. 180

face à la contre-offensive d'hiver en position défensive et non en situation de repli, évitant probablement une déroute comparable à celle de la Grande Armée³²⁹.

La dispersion des efforts soviétique, découlant de la propension stalinienne aux offensives sur l'ensemble du front, « *au mépris du point d'application*³³⁰ », permettent à la Wehrmacht de conserver l'initiative. En mars 1942, Halder constate l'ampleur des pertes, condamnant l'armée allemande à une forte hétérogénéité jusqu'à la fin de la guerre³³¹. La campagne de l'été 1942 se voit donc limitée à la partie sud du front de l'Est, pour atteindre les pétroles du Caucase. Hitler est conforté dans ce choix par 2 éléments : d'une part le texte d'une intervention de Timochenko de décembre 1941 au conseil du ministère de la Défense, obtenu par les services secrets allemands, insistant sur l'importance stratégique première des pétroles du Caucase; d'autre part la concentration de troupes opérée par Staline autour de Moscou : 22 armées entre Koursk et Demiansk (+13 en réserve)³³².

Les objectifs stratégiques de la campagne de 1942 sont donc de :

- s'emparer des champs pétrolifères de Maïkop, Grozny et Bakou, en priver du même coup les Soviétiques. En 1942, le Caucase produit 90% du pétrole russe³³³ ;
- faire de la Mer Noire un lac allemand, facilitant la logistique de la *Wehrmacht* ;
- couper la voie d'approvisionnement de la Volga : à partir de 1941, les Britanniques s'emparent successivement de l'Irak, de la Syrie et du Liban, puis de l'Iran avec l'aide des Soviétiques, se dotant ainsi d'une base arrière leur permettant aussi bien de compléter les approvisionnements de leur VIII^{ème} Armée en Égypte, que d'approvisionner l'Armée Rouge via les chemins de fer iraniens et la liaison maritime sur la Caspienne, débouchant sur la Volga ;
- occuper la zone frontalière soviéto-turque, afin d'entraîner la Turquie dans le conflit comme puissance de flanquement : « *Par des moyens politiques, le Reich devra parvenir à impliquer plus fortement ses alliés dans la guerre, mais aussi à sécuriser la*

³²⁹ GUDERIAN, Heinz, *Souvenirs d'un Soldat*, Plon, Paris, 1954, p. 184 : il ne fait pas moins froid à 80 km en arrière du front. Les généraux allemands relisent à cette occasion les mémoires de Caulaincourt.

³³⁰ MASSON, Ph, 1994, p. 337.

³³¹ MASSON, Ph, 1994, p. 186 : plus d'1 million d'hommes mis hors de combat depuis le 22 juin 1941. Sur 162 divisions, 11 seulement sont capables de missions réellement offensives et 47 gardent une capacité opérationnelle limitée. L'écart se creuse entre divisions blindées, mécanisées et quelques formations spécialisées (parachutistes, etc.) et la masse des unités d'infanterie, d'active ou de réserve.

³³² LOPEZ, J, 2008, p. 25 et 58.

³³³ SCHNETZLER, B, 2006, p. 53.

périphérie en attirant dans un bloc continental défensif des “puissances de flanquement” importantes mais restées neutres jusqu’ici : la Turquie, l’Espagne, le Portugal et la Suède³³⁴ ».

Le plan Bleu³³⁵ consiste en une suite d’offensives à double enveloppement (schéma de l’ensemble des opérations dites de *Blitzkrieg*) lancée en 3 vagues échelonnées, par manque de moyens logistiques. La Wehrmacht est renforcée par des contingents de l’Axe, sollicités suite aux pertes de l’hiver précédent³³⁶. Après les succès initiaux et la chute de Rostov, le maigre butin des encerclements laisse penser, à tort, à un épuisement des réserves de l’Armée Rouge. En effet, Hitler déclare à Halder le 20 juillet 1942 : « *Le Russe est fini* », à quoi le *Generaloberst* répond : « *Je dois admettre que ça en a l’air³³⁷* ». Hitler décide alors de diviser ses forces en un groupe d’armées A, chargé de la conquête du Caucase et un groupe d’armées B, chargé de tenir le coude du Don et de prendre Stalingrad. L’insuffisance des moyens, la prolongation du combat urbain par la Soviétiques, approvisionnant continuellement une tête de pont à l’ouest de la Volga, le positionnement des alliés de l’Axe en couverture des flancs de la 6^{ème} Armée malgré leurs moyens antichars déficients, permettent le succès de l’encerclement des troupes de Paulus dans le cadre de l’opération *Uranus*, déclenchée le 22 novembre. Interdisant à Paulus de se dégager, Hitler impose un pont aérien sans proportion avec les moyens de la *Luftwaffe*, dont la flotte de transport vient d’être engagée en Tunisie, zone de repli des forces germano-italiennes en Afrique depuis le débarquement allié en Afrique du Nord du 8 novembre, et ne peut envisager simultanément de ravitailler la 6^{ème} Armée sur la Volga. Pour celle-ci, Paulus demande 750 t journalières, ce que Goering accepte lors d’une réunion le 24 novembre, en dépit de l’engagement aérien en Tunisie. D’après le Feld-maréchal von Richthoffen, un seul de ces ponts aurait déjà constitué une gageure pour l’aviation de transport. En fait, la moyenne de fret acheminé à Stalingrad est de l’ordre de 130 t par jour en décembre, puis va en décroissant³³⁸. L’agonie ainsi prolongée des troupes de Stalingrad permet toutefois l’évacuation du Caucase. La perte définitive de 280 000 hommes dans la ville-symbole du stalinisme représente le tournant politique et moral du conflit³³⁹.

³³⁴ Mémoire de l’OKW du 14 décembre 1941. Cité par LOPEZ, J, 2008, p. 18.

³³⁵ *Fall Blau*, rebaptisé *Braunschweig* le 30 juin 1942.

³³⁶ 10 divisions italiennes, 15 hongroises, 10 roumaines, soit 600 000 hommes médiocrement motivés et équipés. Cf. J. Lopez, 2008, p. 38. La Finlande s’en tient à une stratégie purement nationale.

³³⁷ LOPEZ, J, 2008, p. 117.

³³⁸ FACON, Patrick, *La Luftwaffe en 1943, le commencement de la fin*, in *Le Fana de l’Aviation*, HS n° 37, juillet 2008.

³³⁹ LOPEZ, J, 2008, p. 434.

Comme facteur ayant pesé de manière disproportionnée au point de brusquer la stratégie allemande, Jean Lopez souligne le rôle joué par la crainte exagérée d'un débarquement anglo-américain en 1942 dans l'impératif fixé par Hitler de remporter un succès décisif avant l'hiver : « *Paradoxalement, tout succès en Russie, parce qu'il compromet la survie du seul allié continental de l'Angleterre doit, selon Hitler, forcer l'avancement des préparatifs du débarquement. La visite de Molotov à Londres et Washington (mai-juin 1942) accouche du célèbre communiqué sur la création d'un second front en Europe en 1942. Cette concession de Roosevelt (...) accroît le sentiment d'insécurité d'Hitler*³⁴⁰ ». Le 12 avril, il ordonne la construction du Mur de l'Atlantique³⁴¹.

Cette menace de débarquement se précise en fait pour 1943. Or, la poussée russe visant à encercler les troupes allemandes du front sud se heurte à une contre-offensive de von Manstein, reprenant Kharkov et Bielgorod (19 février-15 mars 1943), ramenant la *Wehrmacht* sur ses positions de juin 1942. Une pause de 4 mois intervient pour la reconstitution des forces. La dernière grande offensive d'été, l'opération *Zitadelle*, vise donc une victoire limitée : les opérations ont dessiné sur la ligne de front un imposant saillant autour de la ville de Koursk, à la charnière des groupes d'armées Centre et Sud. Sa réduction comporte les avantages suivants :

- détruire les deux plus puissants groupes d'armées rouges³⁴²,
- empêcher du même coup une offensive d'été soviétique,
- raccourcir le front allemand de 280 km, ce qui libèrerait environ 20 divisions³⁴³.

L'infériorité numérique doit être compensée par les fauves de la *Panzerwaffe* et la supériorité tactico-opérationnelle des unités blindées, alors à son apogée. Il s'agit principalement du Panzer Mk V *Panther*, dont c'est le premier emploi opérationnel et dont le fonctionnement est encore grevé par des « maladies de jeunesse », du *Tiger*, dont *Zitadelle* est le déploiement le plus massif, le *Ferdinand* (90 exemplaires), automoteur avec canon de 88mm sur châssis de Tigre version Porsche. Malgré leurs innombrables succès tactiques, ces engins au coût industriel et logistique élevé voient leur impact limité par deux restrictions : trop peu et trop tard. Par ailleurs, le caractère prévisible de la manœuvre, anticipée à l'aide

³⁴⁰ LOPEZ, J, 2008, p. 472.

³⁴¹ RICHARDOT, Ph, 2015, p. 213.

³⁴² 2 Fronts, 750 000 hommes, 10 armées combinées, 2 armées de tanks. Cf. J. Lopez, *Koursk, les 40 jours qui ont ruiné la Wehrmacht*, Paris, Economica, 2008.

³⁴³ LOPEZ, J, *Koursk*, 2008, p. 42.

d'énormes concentrations de mines et d'artillerie, le renseignement allié et la *Maskirovka* (art de la déception) permettent à l'Armée Rouge de stopper pour la première fois en été une offensive mécanisée allemande dans la profondeur³⁴⁴. L'absence de succès opératif, mais surtout le débarquement allié en Sicile le 10 juillet et la fragilisation du régime fasciste, conduisent Hitler à interrompre l'opération le 12. Le même jour, l'Armée Rouge débute une manœuvre de contre-enveloppement³⁴⁵. Les prélèvements d'unités au profit du front méditerranéen, correspondant déjà à une vingtaine de divisions avant juillet, dépassent ainsi les 40 à la fin de l'année, malgré l'aggravation de la situation à l'Est³⁴⁶. L'initiative est définitivement perdue du fait des conséquences croisées des succès opératifs russes, dont l'exploitation est largement alimentée par l'aide anglo-américaine, et de la nécessité de dégarnir progressivement l'*Ostfront* au profit des théâtres méditerranéen et occidental, sur lesquels pèse la puissance de la mer et ses prolongements amphibies. C'est ainsi la puissance de la mer qui, via les convois de Mourmansk, fournit plus particulièrement aux Russes une logistique efficiente en multipliant leurs moyens de mobilité : 440 000 camions GMC, *jeeps*, camions-radio, 9000 tracteurs d'artillerie, 58 752 plaques de piste pour les aérodromes avancés. Jean Lopez note que les livraisons de camions ont été supérieures à toute la production allemande depuis 1939³⁴⁷. L'Armée Rouge voit ainsi conforter ses capacités offensives et conjurer le risque d'un essoufflement comparable à celui qui avait suivi l'offensive Broussilov de 1916.

Confrontée à des besoins de plus en plus pressants à l'ouest sans avoir emporté la décision ni même stabilisé le front de l'est, le commandement allemand, dépourvu de réserves, ne peut plus que sacrifier à son tour de l'espace contre du temps, escomptant qu'une victoire contre le débarquement annoncé en Europe occidentale lui permette ensuite une nouvelle bascule de forces stratégique à l'est pour retrouver l'initiative. Comme le remarque Philippe Masson, on retrouve là la stratégie appliquée *avec plus ou moins de bonheur pendant la Première Guerre mondiale*³⁴⁸. Tel est l'esprit de la directive n°51 d'Hitler, datée du 3 novembre 1943 : « À l'est, la profondeur de l'espace permet, à la rigueur, de céder du terrain, y compris à grande échelle, sans pour autant mettre en péril de mort le centre vital de

³⁴⁴ 1 million d'hommes, 3000 chars et 2000 avions de chaque côté.

³⁴⁵ Opération *Koutousov* contre le saillant allemand d'Orel. Sera suivie en août de l'opération *Rumiantsev* contre celui de Kharkov en août. Cf. LOPEZ, J, *Koursk*, 2008.

³⁴⁶ SCHNETZLER, B, 2006, p. 49. Le second front a ainsi été ouvert virtuellement en mai 1943 (p. 110).

³⁴⁷ LOPEZ, J, *Guerre & Histoire* n°31, juin 2016, p. 29.

³⁴⁸ MASSON, Ph, 1994.

l'Allemagne. Il en va autrement à l'ouest (...) Tout démontre que l'ennemi passera à l'attaque à l'ouest au printemps prochain, peut-être même plus tôt.» Il s'agit de la dernière directive stratégique d'Hitler³⁴⁹.

Deux difficultés semblent difficilement surmontables. L'une potentielle : même en cas de succès à l'Ouest, une telle bascule de forces représente un mouvement ferroviaire de 2 300 km, sachant que le transport d'une division d'infanterie nécessite 20 à 40 trains³⁵⁰. Outre le problème logistique, le bombardement systématique des nœuds ferroviaires par tous les moyens du *Bomber Command* et de la 8th *Air Force* aurait probablement largement paralysé ce transfert. L'autre actuelle : le renforcement de l'Ouest est rendu difficile car la dégradation de situation sur le front de l'Est, marquée notamment par l'échec de la tentative de stabilisation sur le Dniepr, continue de grever les unités : entre le 1^{er} juillet 1943 et le 30 avril 1944, l'*Ostheer* perd en moyenne chaque mois 286 000 hommes, soit l'effectif de 27 divisions³⁵¹ !

Tableau n°13 : Répartition des divisions allemandes

Source : SCHNETZLER, Bernard, *les Erreurs Stratégiques du III^{ème} Reich*, 3^{ème} édition, Paris, Economica, 2006, p. 238.

	Au 22 juin 1941	Au 6 juin 1944
Front de l'Est	145	164
Europe de l'Ouest et Allemagne	39	72
Norvège	12	12
Italie et Balkans	7	50
Afrique du Nord	2	-
TOTAL	205	298

³⁴⁹ Selon l'historien allemand FÖRSTER, Jürgen, *In Seelöwen Höhen 1945*, p. 2 ; cité par LOPEZ, J, *Le chaudron de Tcherkassy – Korsun*, Paris, Economica, 2011, p. 14

³⁵⁰ LOPEZ, J, *Opération Bagration*, Paris, Economica, 2014, p. 102. (Élongation de 2 300 km) ; SCHNETZLER, B, 2006, p. 224. (volume ferroviaire du transfert d'une division).

³⁵¹ 659 498 tués et 2,2 millions de blessés sur cette période. Les pertes ne sont compensées qu'à hauteur de 41%. Cf. OVERMANS, Rüdiger, *Deutsche Militärische Verluste im Zweiten Weltkrieg*, München, Ed. Oldenburg, 2004, p. 278 ; cité par LOPEZ, J, *Opération Bagration*, Paris, Economica, 2014, p. 104.

A l'inverse de la stratégie annoncée, l'étirement du dispositif, largement influencé par les manœuvres de déception alliées (au niveau stratégique, essentiellement les opérations *Mincemeat* et *Fortitude*), empêche toute constitution d'une masse de manœuvre d'ampleur. Lorsque les Soviétiques lancent l'opération *Bagration*, malgré l'écrasante disproportion des forces, Hitler interdit toute retraite durant la première semaine de l'offensive³⁵². Il empêche en outre le repli du Groupe d'armées Nord au sud de la Dvina, raccourcissement qui aurait permis de récupérer une réserve centrale de 15 à 20 divisions, susceptibles de peser sur le cours de la bataille en Normandie³⁵³.

Ainsi, à partir de juillet 1944, la pression subie par l'Allemagne des deux côtés lui ôte l'atout essentiel de la puissance continentale : la faculté de pouvoir opérer des bascules de forces sur ses lignes intérieures.

Conclusion sur la Russie

Les campagnes de 1812 et de 1941-43 présentent trois points communs :

- les armées d'invasion ont manqué d'allonge logistique et de mobilité en général pour saisir les centres de gravité d'une armée russe capable d'utiliser la profondeur géostratégique du pays afin de refuser le combat, à moins que ce ne soit dans des conditions favorables. Philippe Masson relève que l'allonge des puissances maritimes est toujours supérieure aux distances couvertes par les grandes offensives terrestres avant les symptômes d'essoufflement lié à l'étirement des lignes logistiques, de l'ordre de 300 à 400 km, comme c'est le cas en Russie en 1941 aux abords de Smolensk et de Kiev, mais également pour les Soviétiques à l'automne 1944 sur la Vistule, à l'issue de l'opération *Bagration*³⁵⁴ ;
- la sous-évaluation de la résilience russe et de sa capacité de reconstitution grâce à son réservoir démographique : même menée à bien, la destruction des forces russes dans la partie européenne du pays n'aurait pu entraîner de capitulation ;
- l'incapacité de porter atteinte à la cohésion des peuples russes, que l'invasion renforce, et *a fortiori* la politique anti-slave d'Hitler. Pourtant, en 1941, ceux-ci étaient prêts à

³⁵² 2 331 700 hommes contre 800 000, 24 000 canons contre 9500, 4080 blindés contre 553, 6 334 avions contre 839. Cf. LOPEZ, J, 2014, p. 393.

³⁵³ Dont 4 à 5 divisions de panzers et 6 à 7 divisions d'infanterie. Cf. LOPEZ, J, 2014, p. 394.

³⁵⁴ MASSON, Ph, 1986, p. 97.

abandonner le régime : une moindre brutalité et la décollectivisation agraire systématique auraient pu susciter l'adhésion et renverser le cours du conflit. Notons toutefois l'existence de voix discordantes, telles que celle du Pr. Oberländer, de l'*Abwehr*, auteur de 6 *memoranda* préconisant une politique favorable aux populations slaves, avec démantèlement des Kolkhozes, réforme agraire et administration par des élites autochtones³⁵⁵.

En 1941, le postulat d'une campagne courte – issu d'une réflexion comparable à celle de 1812 – retarde la mobilisation industrielle allemande. La guerre totale n'est proclamée qu'en février 1943, au lendemain de Stalingrad (discours de Goebbels du 18 février au *Sportpalast* de Berlin). Selon Bernard Schnetzler, si le passage à l'économie de guerre totale avait été effectué en 1939, la production industrielle allemande aurait été en avance d'une année complète³⁵⁶. Paradoxalement, surtout au regard de l'ouvrage de Ludendorff de 1935, précisément intitulé *La Guerre Totale*, ce retard peut s'expliquer en partie par les motivations économiques de l'invasion de la Russie, qui participent du souci d'éviter à la population civile les privations du blocus, aux conséquences stratégiques sensibles pour les Allemands en 1917-18. La conséquence est qu'en 1941, l'Allemagne ne pouvait donc bénéficier que d'une surprise tactique³⁵⁷. En outre, le manque de concentration de son effort industriel ne correspond pas à la hiérarchie des objectifs : les ressources consacrées à la production des sous-marins en 1941 équivalent à celles de 1 000 Panzers Mark IV³⁵⁸.

À l'inverse, les Soviétiques bénéficient à la fois de l'atout de la puissance continentale, par le repli du potentiel industriel au-delà de l'Oural et l'installation des nouveaux centres de Sibérie centrale, dont Novossibirsk, et de l'atout de la puissance maritime par les approvisionnements acheminés par les convois de l'arctique sur Mourmansk et Arkhangelsk, ainsi que par Vladivostok et à travers le Golfe Persique, qui lui ont permis d'absorber tant bien que mal le choc des armées allemandes puis de passer à la contre-offensive. La perfusion anglo-américaine, portant à la fois sur des apports économiques (aluminium, acier, matériels de transport, produits chimiques, médicaments, alimentation), permettant à l'URSS de sacrifier son économie civile, et sur du matériel militaire – chars (5 400), avions (7 200), mais

³⁵⁵ Cf. *Der Osten und die deutsche Wehrmacht : sechs Denkschriften aus den Jahren 1941-43 gegen die NS-Kolonialthese*. Asendorf, Ed. Mut, 1987.

³⁵⁶ SCHNETZLER, B, 2006, p. 12.

³⁵⁷ SCHNETZLER, B, 2006, p. 55.

³⁵⁸ SCHNETZLER, B, 2008, p. 98.

surtout transports (440 000 camions GMC, 9 000 tracteurs, *Jeeps*, etc), munitions, radars (60 stations), équipements divers et 58 752 plaques de piste aéronautique - permet à l'URSS de résister aux coups de boutoir les plus sévères des offensives allemandes (désorganisation de l'économie alimentaire soviétique consécutive à l'occupation de l'Ukraine en 1941, sabotages devant l'avance allemande ou bombardements des champs pétrolifères du Caucase en 1942), puis de s'assurer des capacités d'exploitation de ses succès opératifs³⁵⁹.

Enfin, à la coordination stratégique des Alliés – jalonnée de sommets tels que les conférences de Casablanca (14-14 janvier 1943) et de Téhéran (28 novembre-1^{er} décembre 1943) – répond le parallélisme des guerres menées en Europe par l'Allemagne, selon une stratégie purement continentale, un temps par l'Italie en Grèce dans une perspective méditerranéenne, et par le Japon dans le Pacifique, selon une stratégie maritime : l'attaque de Pearl Harbor constitue une surprise pour les Allemands, alors que le maintien de la pression de l'armée du *Guandong* en Extrême-Orient aurait dissuadé Staline de rameuter ses divisions sibériennes.

Force est de reconnaître avec Colin S. Gray que « *La puissance continentale, dans chaque cas d'espèce, a eu beaucoup moins de succès dans l'utilisation de ses atouts en matière navale et du potentiel de ses allés, que n'en a eu la puissance maritime dominante pour trouver des alliés sur le continent capables de contenir et détourner l'ennemi continental par une radicale guerre d'usure*³⁶⁰ ». Dans les deux cas, l'isolement relatif de la puissance continentale et la dispersion stratégique de ses moyens l'empêchent donc de maximiser ses atouts opérationnels pour parvenir à créer, en renversant la Russie, une *situation de pat*³⁶¹. A défaut de celle-ci, qui lui aurait permis d'axer ensuite son effort sur mer et dans les airs, la puissance continentale subit la guerre sur deux fronts et succombe aux attaques convergentes des puissances maritimes et terrestres coalisées.

³⁵⁹ LOPEZ, Jean, *Guerre & Histoire* n°31, juin 2016, p. 29.

³⁶⁰ GRAY, Colin S, 1995, p.91.

³⁶¹ SCHNETZLER, B, 2006, p. 223.

LISTE DES TABLEAUX

N°1 : Évolution de la répartition de la flotte de commerce mondiale 1914 à 1930	p. 15
N°2 : Les marines française et britannique en 1803	p. 18
N°3 : Le rapport de forces naval à la déclaration de guerre de 1914	p. 25
N°4 : Les gros calibres au Jutland	p. 28
N°5 : Les forces navales opérationnelles sur le théâtre Atlantique en 1939	p. 34
N°6 : Effectifs des <i>U-Boote</i> en service dans la Première guerre mondiale	p. 65
N°7 : La première guerre sous-marine	p. 68
N°8 : Les <i>U-Boote</i> dans la bataille de l'Atlantique	p. 72
N°9 : Répartition des <i>U-Boote</i> en janvier 1942	p. 75
N°10 : Les convois de l'Arctique	p. 76
N°11 : Causes de destruction des <i>U-Boote</i> , 1939-1945	p. 78
N°12 : Les contingents de la Grande Armée en 1812	p. 88
N°13 : Répartition des divisions allemandes (1941 et 1944)	p. 96

LISTE DES CARTES

N°1 : Bataille de l'Atlantique, de mars à décembre 1941	p. 73
N°2 : Bataille de l'Atlantique, du 1 ^{er} janvier au 31 juillet 1942	p. 76
N°3 : Bataille de l'Atlantique, du 1 ^{er} août 1942 au 31 mai 1943	p. 77

CONCLUSION

Derrière l'apparente supériorité stratégique du modèle thalassocratique, l'effort de la puissance-relais terrestre s'avère une condition décisive de la victoire de la coalition. C'est le choc des deux puissances continentales rivales qui rend le *perturbateur* (selon le mot de l'Amiral Castex) réellement vulnérable à la stratégie d'usure de la puissance maritime, sans toutefois dispenser celle-ci de passer à la confrontation directe sur un ou plusieurs nouveaux fronts. Enfin, la défaite de la puissance continentale européenne est largement déterminée par des choix stratégiques inadaptés, qui l'empêchent d'actualiser tout le potentiel disponible.

Avant cependant d'en conclure à un avantage structurel de la puissance terrestre, il convient de retourner l'argument : victime d'un blocus continental intégral (et non au bénéfice des seuls intérêts commerciaux français, comme le fut celui de Napoléon) ou d'une guerre sous-marine réussie (compte-tenu d'une profondeur moyenne des mers de 4 000 m, l'Amiral Tripier indique qu'un sous-marin ayant une profondeur maximale de 400 m, contre 200 m pour les *U-Boote* de la Seconde guerre mondiale, peut manœuvrer dans 130 millions de km cubes³⁶²), la puissance maritime hypothétiquement contrainte à traiter n'aurait pas à céder son territoire, conserverait globalement l'intégrité de son empire et de son commerce, et n'aurait qu'à prendre officiellement acte de l'hégémonie continentale de son rival, comme l'y invitaient les offres de paix de 1802, 1806 ou juillet 1940. Les États-Unis ne voient non plus aucun de leurs intérêts vitaux remis en cause. Tout au plus, un renforcement du courant isolationniste aurait résulté d'une victoire de la puissance continentale en Europe. À l'inverse, la défaite de celle-ci entraîne la remise en cause de son existence même. Cette asymétrie des enjeux souligne l'ascendant stratégique de la puissance de la mer. Comme l'observe Philippe Masson : « *Seules, les puissances continentales restent soumises ainsi au fardeau des pertes et des destructions, même en cas de victoire, alors que les puissances maritimes, en raison de leur position géographique, en ignorent les conséquences les plus extrêmes (...) Cette inégalité explique sans la justifier la primauté accordée par les nations terrestres à tout ce qui touche à la stratégie continentale, même si cela s'accompagne d'une pensée militaire étroitement circonscrite dans l'espace et dans le temps*³⁶³ ».

³⁶² MASSON, Ph, 1986, p. 96.

³⁶³ MASSON, Ph, 1986, p. 142.

En effet, à la veille de la guerre de 1914, Schlieffen semblait avoir vu dans la bataille de Cannes l'archétype de la bataille décisive, sans relever le paradoxe que la deuxième guerre punique s'était néanmoins soldée par la défaite des Carthaginois, en particulier du fait de la résilience de Rome, parvenue à reconstituer ses forces. Questionnant encore la possibilité d'une victoire allemande, Jean Lopez évoque l'hypothèse d'une stratégie plus prudente dans le Caucase en été 1942. Si la *Wehrmacht* s'était limitée à la destruction de Bakou, tout en gardant Rostov et une tête de pont dans le Kouban, elle aurait conservé les moyens d'une nouvelle campagne en 1943. L'auteur en déduit la probabilité d'un ou deux ans de guerre supplémentaires, se soldant par la victoire alliée « moyennant quelques bombes atomiques sur le Reich³⁶⁴ ». Dans *Les Sept erreurs stratégiques fatales de Hitler*, Claude Collin Delavaud retient ce scénario³⁶⁵. Pourtant, Bernard Schnetzler en réfute la pertinence de manière plus vraisemblable : dépourvus de l'arme atomique, les Allemands auraient néanmoins pu riposter par l'emploi du gaz tabun, seul neurotoxique existant alors, largué sur Londres par des bombardiers à réaction Arado 234B, établissant ainsi un semblant de dissuasion³⁶⁶. La puissance continentale peut donc au mieux prétendre à une *situation de pat* (Schnetzler), c'est-à-dire d'équivalence stratégique.

Il n'en demeure pas moins que la puissance maritime fait preuve d'une plus grande cohérence et d'une meilleure intégration des moyens dans sa stratégie d'ensemble. Intimement liée au commerce depuis ses origines, la stratégie maritime a su transposer ses principes à d'autres milieux pour devenir une stratégie des flux, annexant les éléments aérien, électronique, puis spatial aujourd'hui, notamment grâce au réseau ECHELON ; elle les rapporte à l'élément liquide, en fait le prolongement. Les missiles de croisière, l'accroissement de l'autonomie des appareils de l'aéronavale, ont développé des capacités de frappe dans la profondeur du territoire adverse, à l'aide d'armes guidées par laser, radar, électro-optique, infrarouge ou satellite. À la multiplicité des vecteurs répond celle des capteurs, qui donne un avantage naturel à la puissance qui couvre le plus de terrain : la puissance maritime. Aujourd'hui, un porte-avions et son groupe peuvent parcourir plus de mille kilomètres par jour, tandis que les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE), plateformes de missiles stratégiques à longue portée, retirent au *Heartland* son invulnérabilité.

³⁶⁴ LOPEZ, J, *Stalingrad*, 2008, p. 474.

³⁶⁵ COLLIN-DELAUUD, C, *Les Sept erreurs stratégiques fatales de Hitler*, Economica, Paris, 2007, p. 217.

³⁶⁶ SCHNETZLER, B, *Les erreurs stratégiques du III^{ème} Reich*, Paris, Economica, 3^{ème} édition, 2006, p. 86.

La mer et la terre sont-elles détrônées, comme le suppose Raymond Aron, estimant qu' « *en termes mythiques, on est tenté de dire que la terre et l'eau subissent désormais la loi de l'air et du feu*³⁶⁷ » ? En fait, on assiste davantage à un processus d'intégration des trois éléments : l'observation satellite permet la mise en valeur des espaces terrestres (prospection minière et énergétique, gestion de l'agriculture) ; l'exploitation d'un réseau satellitaire est elle-même conditionnée par une chaîne de points d'appui océaniques, naturels ou artificiels ; les satellites sont utilisés pour la navigation maritime et même la circulation terrestre. Au duopole Terre-Mer, succéderait le triangle Terre – Mer – Aérospatial. Mais loin de remplacer les milieux classiques, les « nouveaux » milieux aérien, spatial voire électronique, font davantage figure de moyens auxiliaires, venant s'agréger aux modèles stratégiques existants, et pouvant à présent être aussi bien utilisés par la terre que par la mer pour maximiser les effets de leur stratégie de milieu : supériorité / blocus / invasion et défense territoriale. Ainsi, les dispositifs intégrés de projection américaine, à travers les concepts de *sea strike*, *sea shield* et *sea basing*³⁶⁸, auxquels répondent les dispositifs de déni d'accès mis en place notamment par la Chine, attestent bien de la permanence de dominantes de milieux.

Au-delà du champ militaire, de nombreux auteurs soulignent la maritimisation du processus de mondialisation, venant se combiner aux enjeux de la stratégie classique : au centre des modes de vie rattachés à cette mondialisation, le transport maritime permet ainsi d'acheminer plus de 90% des exportations des États³⁶⁹. Chaque jour, ce sont ainsi plus de 50 000 conteneurs maritimes qui atteignent les États-Unis et des centaines de milliers d'autres qui transitent par la mer – soit 230 millions de containers par an – tandis que le tonnage de la flotte mondiale est multiplié par 2,5 entre 1970 et 2000, et le commerce maritime par 5 durant cette période³⁷⁰. Sur le plan géo-économique, les $\frac{3}{4}$ des échanges internationaux s'effectuant par les mers, il apparaît que les thalassocraties l'emportent effectivement, bien que certaines potentialités continentales, reposant sur la combinaisons d'axes fluviaux, routiers et ferroviaires, restent encore à exploiter, et dont nombre de projets russes et chinois conçus dans la perspective eurasiatique de la nouvelle route de la soie suggèrent l'importance.

Sur le plan géopolitique, certaines constantes persistent : Spykman demeure d'actualité en raison de son appréciation du rôle névralgique du *Rimland*, au cœur du

³⁶⁷ ARON, Raymond, *Paix et guerre entre les nations*, Paris, Calmann-Lévy, 1962 (réédition 1988), p. 214.

³⁶⁸ HENROTIN, Joseph et NEVE, Alain de, *Sea Power 21 et l'avenir de la posture stratégique de l'US Navy*, in *Stratégie 89/90, Stratégies navales*, CEIS/ISC, octobre 2007, p. 151.

³⁶⁹ HENROTIN, J, 2011, p.18.

³⁷⁰ LASERRE, Frédéric, *Avant-propos, Études internationales*, vol. 34, n°2, juin 2003.

processus de maritimisation de l'économie. La mondialisation accroît l'importance des côtes dans la répartition de la population mondiale. Les zones littorales concentrent près de 80% de la population mondiale à moins de 100 km des côtes ; essentiellement en zones urbaines, elles-mêmes foyers de tensions. Et si la mondialisation généralise la logique de la mer à l'ensemble des échanges, on observe simultanément sur mer un processus de territorialisation consécutif à l'importance croissante des ressources marines, dont la maîtrise est reconnue aux États côtiers par le traité de Montego Bay. Cette convention sur le droit de la mer conclue à Montego Bay (Jamaïque) le 10 décembre 1982, en vigueur depuis le 16 novembre 1994, reconnaît en principe aux États côtiers des eaux territoriales jusqu'à 12 milles nautiques du littoral (environ 22 km) et surtout leur permet de découper des Zones Économiques Exclusives (ZEE) à 188 milles au-delà, soit 370 km des côtes. Par conséquent, étant donnée l'importance relative croissante des ressources des fonds marins, le moindre récif prend potentiellement une valeur stratégique du point de vue territorial. Au regard de ces deux exemples, la géopolitique américaine, en poursuivant visiblement la politique de contention (*containment*) de la puissance continentale russe en cherchant à lui interdire l'accès aux mers chaudes, ainsi qu'en renforçant son dispositif en Mer de Chine, illustre la survivance du clivage terre / mer, sous un aspect analysé pour la première fois en 1900 par l'Amiral Mahan³⁷¹.

Cette segmentation des espaces est aussi rendue possible par la prolifération croissante des armements de haute technologie, susceptible de mettre fin, à terme, à la relative impunité des marines et aviations occidentales, acquise de haute lutte par les thalassocraties durant la Seconde guerre mondiale. Probablement, les guerres du XXI^{ème} siècle seront des guerres de ressources, et la protection des gisements naturels constituera une mission structurante des forces armées. Comme le dit Joseph Henrotin : « *Se dessine, sans doute, une géographie de « lacs » régionaux, impliquant éventuellement des confrontations locales (par exemple en Asie du Nord-Est), ce qui tendra fortement à relativiser la possibilité d'une maîtrise des mers à une échelle globale. Cette évolution semble, au demeurant, relativiser un peu plus l'assertion – à laquelle a été donnée une intensité particulièrement forte par les tenants du seapower – selon laquelle la puissance continentale se soumettrait à la puissance maritime par l'intermédiaire du blocus*³⁷² ».

³⁷¹ MAHAN, Alfred T. (Amiral), *The problem of Asia and its effect upon international policies*, Boston, Little, Brown and Company, 1900.

³⁷² HENROTIN, J, 2011, p. 209.

Enfin, sous l'angle civilisationnel, à l'heure où le sens du processus de globalisation est questionné à travers ses conséquences culturelles, sociales et écologiques, sur fond de déclin relatif de la puissance américaine, l'opposition entre libéralisme et protectionnisme, et entre tenants d'une mondialisation unipolaire d'une part, multipolaire de l'autre, ne serait-elle pas un prolongement du clivage terre – mer, décidément universel ?

BIBLIOGRAPHIE

Bases de réflexion stratégique :

AUPHAN, Etienne, « *La Géographie et le Militaire : théorie et application* » dans *Stratégique-La Géographie militaire II*, 82-83, ISC, 2001, p. 45-58.

BUCHET, Christian, « *Royal Navy et projection de puissance au XVIIIe siècle : vers la maîtrise des facteurs tactiques et techniques du succès* » dans Cahiers du CEHD N°23-Nouvelle Histoire bataille (II), 2004, p. 199-211.

COUTAU-BÉGARIE, Hervé, (dir.), *La Lutte pour l'empire de la mer*, Paris, ISC / Economica, 1995.

COUTAU-BÉGARIE, Hervé, *Traité de stratégie*, Paris, Economica, 1999, 7e éd. 2011.

COUTAU-BÉGARIE, Hervé, « *La nouvelle stratégie navale* » dans *Stratégique-Stratégies navales*, 89-90, ISC, 2007, p. 5-16.

COUTAU-BÉGARIE, Hervé et MOTTE, Martin, *Approches de la Géopolitique*, Paris, Economica, 2015.

CORBETT, Julian S, *Principes de stratégie maritime*, Paris, Economica, 1993.

FRANCART, Loup, « *L'évolution des niveaux stratégique, opératif et tactique* » dans *Stratégique*, 68, ISC, 1998, p. 21-38.

HENROTIN, Joseph, *Les Fondements de la stratégie navale au XXIème siècle*, Paris, Economica, 2011.

LIDDEL HART, Basil H (Capitaine), *Stratégie*, Paris, Perrin/Tempus, 1998.

MASSON, Philippe, *De la mer et de sa stratégie*. Paris, Tallandier, 1986.

MOTTE, Martin, « *Une surprenante surprise : les U-Boote dans la Grande Guerre* » dans *Stratégique, La surprise stratégique*, 106, ISC, 2014, p. 45-60.

PERNOT, Jean-François « *Fortifications et voies d'invasion. Quelques réflexion à propos des voies naturelles* » dans *Stratégique*, 68, ISC, 1998, p. 201-212.

RICHARDOT, Philippe, « *L'espace, le temps, les forces : comprendre l'action de guerre et le théâtre des combats* » dans *Cahiers du CEHD* 36, *Géographie et Géographie historique*, 2008, p. 199-211.

RICHARDOT, Philippe, « *Stratégie navale* » dans *Revue Militaire Suisse*, juillet-août 2008, p.31-37.

ROSINSKI, Herbert, « *L'évolution de la puissance maritime* » dans *Stratégie, Stratégies navales*, 89-90, ISC, 2007, p. 17-54.

SCHMITT, Carl, *Terre et mer*, Paris, Le Labyrinthe, 1985.

Exemples historiques :

ADKINS, Roy, *Nelson's Trafalgar: The Battle That Changed the World*, Londres, Penguin Books, 2006.

AUDEMAR, Jean, *Les Maîtres de la mer, de la houille et du pétrole*, Paris, Nouvelle Librairie Nationale, 1923.

ARBARÉTIER, Vincent (Lieutenant-colonel), *Rommel et la Stratégie de l'Axe en Méditerranée (février 1941-Mai 1943)*, Paris, Economica, 2009.

ARBARÉTIER, Vincent (Lieutenant-colonel), *La Conquête de Norvège (1940). La première opération interarmées de l'Histoire*, Paris, Economica, 2014.

BEDARIDA, François, *La Bataille d'Angleterre*, Paris, Complexe, 1996.

BEAUCOURT, Fernand, TABEUR, Jean, IVTCHENKO, Lidia, *La Bérézina, une victoire militaire*, Paris, Economica, 2006.

BELOT, Raymond de (Contre-amiral), *La Guerre aéronavale dans l'Atlantique (1939-1945)*, Paris, Payot, 1950.

BENOIST-MECHIN, Jacques, *Soixante jours qui ébranlèrent l'Occident*, Paris, Robert Laffont, 2012.

BLAIR, Clay, *Hitler's U-Boat War. The Hunters, 1939-1942*, Londres, Weidenfeld & Nicholson, 1997.

BREZET, François-Emmanuel (Capitaine de vaisseau), *Le Jutland*, Paris, Economica, 1992.

BREZET, François-Emmanuel (Capitaine de vaisseau), *Histoire de la Marine allemande, 1939-1945*, Paris, Perrin, 1999.

CAILLETEAU, François, *Pourquoi l'Allemagne a perdu la Grande Guerre*, Paris, Economica, 2016.

CHACK, Paul (Capitaine de corvette), *Trafalgar*, Paris, Les éditions de France, 1942.

CASTEX, Raoul (Amiral), *Théories Stratégiques*, T. I, II, V, Paris, Economica, 1996.

CASTEX, Jean-Claude, *Dictionnaire des batailles navales franco-anglaises*, Saint-Nicolas (Québec), Les Presses de l'Université Laval, 2004.

COLLIN DELAVALD, Claude, *Les Sept erreurs stratégiques fatales de Hitler*, Paris, Economica, 2007.

CROUZET, François, *L'économie britannique et le blocus continental*. Paris, Economica, 1987.

DELBRÜCK, Hans, *La stratégie oubliée, Périclès, Frédéric le Grand, Thucydide et Cléon*. Paris, Economica, 2015.

DÖNITZ, Karl (Grand Amiral), *Dix ans et vingt jours*. Paris, Déterna, 2015.

DÖNITZ, Karl (Grand Amiral), *La guerre en 40 questions*. Paris, La Table Ronde, 1969.

FALKENHAYN, Erich von (Général), *Le commandement suprême de l'armée allemande, 1914-1916*. Paris, éditions SOTECA, 2010.

FORRAY, Gilbert (Général), *Les débarquements en Angleterre, de César à Hitler*. Paris, Economica, 2010.

GARREAU, Patrick, 1914, *Une Europe se joue sur la Marne*. Paris, Economica, 2004.

HOLLAND, James, *The Battle of Britain: Five Months That Changed History; May-October 1940*, Londres, Saint-Martin's Press, 2011.

JOUVENEL, Bertrand de, *Napoléon et l'économie dirigée, le Blocus continental*, Paris, Les Éditions de la Toison d'Or, 1942.

KEEGAN, John, *L'Art du commandement*, Paris, Perrin, 2010.

KNIGHT, Roger, *Britain Against Napoleon: The Organization of Victory, 1793-1815*, Londres, Penguin Books, 2013 rééd. 2014.

KORINMAN, Michel, *Quand l'Allemagne pensait le monde*, Paris, Fayart, 1990.

LANGENDORF, Jean-Jacques, *La Pensée militaire prussienne*, Paris, Economica, 2012.

LOPEZ, Jean, *Koursk, les quarante jours qui ont ruiné la Wehrmacht*, Paris, Economica, 2008.

LOPEZ, Jean, *Stalingrad, la bataille au bord du gouffre*, Paris, Economica, 2008.

LOPEZ, Jean, *Le chaudron de Tcherkassy-Korsun*, Paris, Economica, 2011.

LOPEZ, Jean, *Opération Bagration*, Paris, Economica, 2014.

LOPEZ, Jean et WIEVIORKA, Olivier (dir.), *Les Mythes de la Seconde guerre mondiale*, Paris, Perrin, 2015.

MAINE, René, *Trafalgar, le Waterloo naval de Napoléon*, Paris, Hachette, 1955.

MALBOSC, Guy, *La bataille de l'Atlantique (1939-1945)*, Paris, Economica, 2010.

MASSON, Philippe, *Histoire de l'armée allemande, 1939-1945*, Paris, Perrin, 1994.

MOMAQUE, Rémi, *Trafalgar : 21 octobre 1805*, Paris, Tallandier, 2014.

ORTHOLAN, Henri, *La guerre sous-marine, 1914-1918*, Paris, Bernard Giovanangeli Editeur, 2007.

RAEDER, Erich (Grand Amiral), *De la Reichsmarine à la Kriegsmarine*. Paris, Déterna, 2013.

RICHARDOT, Philippe, *Les chemins de la tactique. Des origines à nos jours*, Marseille, Délégation Méditerranée-Rhône de la Commission française d'Histoire militaire, 2011.

RICHARDOT, Philippe, *Les grands empires, histoire et géopolitique*. Paris. Ellipses, 2003.

RICHARDOT, Philippe, *Hitler face à Churchill. Le front de l'Ouest 1939-1945*, Paris, Belin, 2015.

RUGE, Friedrich, (Amiral), *Sous quatre pavillons*. Paris, Plon, 1982.

ROHWER, Jürgen, *Allied Submarine Attacks of World War Two: European Theatre of Operations 1939-1945*, Annapolis/Bonn/Londres, Naval Institute/ Bernard & Graefe/Greenhill Books, 1997.

SCHNETZLER, Bernard, *Les erreurs stratégiques pendant la Première guerre mondiale*, Paris, Economica, 2^{ème} éd, 2006.

SCHNETZLER, Bernard, *Les erreurs stratégiques du IIIe Reich pendant la Deuxième guerre mondiale*, Paris, Economica, 3^{ème} éd, 2006.

SYRETT, David, *The Defeat of the German U-Boats. The Battle of the Atlantic*, Columbia, University of South Carolina Press, 1994.

THIERS, Adolphe, *Histoire du Consulat et de l'Empire*, Paris, Paulin Editeur, 1847.

TURQUIN, Charles, *Assaut sur Malte, 1942 ; si l'Axe avait osé...* Paris, Economica, 2014.

UHLIG, Frank Jr, *How Navies fight. The U.S. Navy and Its Allies*, Annapolis, Naval Institute Press, 1994.

VILLIERS, Patrick, *La France sur mer: De Louis XIII à Napoléon Ier*, Paris, Fayard/Pluriel, 2015.

WARESQUIEL, Emmanuel de, *Fouché : les silences de la pieuvre*, Paris, Tallandier / Fayart, 2014.

WARESQUIEL, Emmanuel de, *Talleyrand, le Prince immobile*, Paris, Tallandier, 2015.

SOURCES CDEM :

La France : maritime, continentale. ESG. 98.34

La thalassocratie américaine au XXI^{ème} siècle. 359.030.973 ULL

La thalassocratie selon Mahan est-elle encore possible au XXI^{ème} siècle ? 2007 – 241.

L'outil naval dans la stratégie de la puissance continentale russe et soviétique. 1998 – 300.

Puissance maritime ou puissance continentale ? Mag 3. Cote : 1999 – 87.

De la confrontation puissance continentale – puissance maritime. M/174AME.

Les lois de la guerre continentale. Fonds ancien. 2 références : F.IV.462 et F.IV.454.

Armée anglaise et guerre continentale. Fonds ancien : A.XII.2475.