

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** - (2008)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Stratégie navale  
**Autor:** Richardot, Philippe  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-346878>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

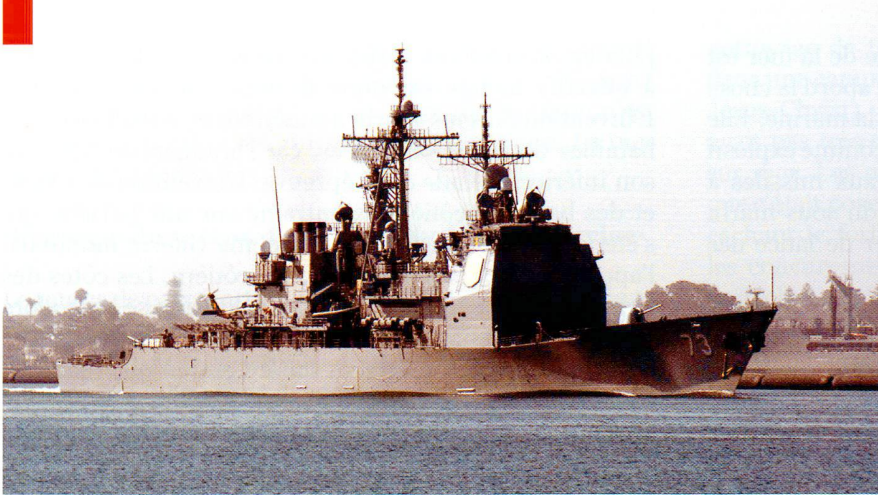
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Le croiseur Aegis USS *Port Royal* (CG-73)

## Stratégie navale

### Prof. Philippe Richardot

Membre du comité scientifique du CHPM

**L**a stratégie navale est le premier mode d'action de guerre sur un terrain qui n'est pas naturel à l'homme. Si la guerre navale est la plus technologique de toutes les formes de guerre, la stratégie, l'initiative opérationnelle ont leur mot à dire. A technologie comparable et même à nombre supérieur, une mauvaise stratégie compromet les chances de vaincre sur mer.

### La stratégie d'action qui a subi le plus de changements

Sous l'Antiquité, le stratège de la terre pouvait se faire stratège de la mer sans transition. Pompée est aussi à l'aise dans l'éradication des pirates en Méditerranée que dans la guerre en Espagne. Son rival, César, lance deux débarquements en (Grande-)Bretagne et défait les Vénètes dans l'Atlantique. Les ordres de bataille à la mer calquaient ceux de la terre. Les Romains transformaient le combat naval en combat de fantassins invalidant l'avantage des thalassocraties de Méditerranée et de l'atlantique. Le savoir-faire des marins se limitait à faire marcher les navires, voire au conseil climatologique. Cette situation persiste jusqu'au XVIIe siècle où se crée en Europe un corps d'officiers de marine spécialisés à la place de soldats de terre et de marchands navalisés.

Depuis le XVIIe siècle, la spécialisation de la guerre navale n'a fait que grandir. La stratégie navale est la plus complète et la plus complexe des stratégies d'action. La mer, mouvante par excellence, requiert le mouvement permanent, mais aussi quatre formes de guerre en surface et en profondeur, dans les airs et sur les ondes. L'immensité de la surface des mers a longtemps offert un espace où se perdre et donc un véritable camouflage. L'avion, les radars, la guerre électronique et les satellites ont fait tomber ce rideau pour qui a les moyens de se les offrir.

Néanmoins, l'immensité permet aux flottes de se dérober aux coups de l'aviation et d'un poursuivant naval aveugle

ou moins rapide. Mais une force dans la zone battue par l'aviation ne peut compter sur la rapidité pour s'esquiver aux coups venus du ciel. La profondeur sous-marine offre le meilleur des camouflages qui existent sur notre planète. Le stratège de la mer doit se faire stratège du ciel. L'aéronavale et les missiles tout en augmentant l'allonge des combats sur mer, permettent aux forces navales de participer à la couverture des forces terrestres, à la recherche du renseignement dans la profondeur, à la conquête de la supériorité aérienne et au bombardement stratégique. La couverture des forces terrestres ou le matraquage de la terre lors d'expéditions lointaines incombent à l'aéronavale faute de bases aériennes terrestres.

Lors de la deuxième guerre d'Afghanistan, les porte-avions US ont couvert 75% des frappes aériennes entre octobre 2001 et février 2002. Dans les combats sur mer, l'arme aérienne sert à l'attaque comme à la défense. L'arme aérienne fait de l'offensive sur mer une action d'anéantissement, car les plus gros navires peuvent être détruits en quelques minutes. L'efficacité de la couverture aérienne d'une flotte tient à l'allonge de la couverture radar. Faute de radars d'alerte à longue portée, les Britanniques ont enregistré de lourdes pertes navales face à l'aviation argentine (1982). L'arme aérienne et le missile antinavire donnent un tempo rapide et décisif au combat naval loin des abordages et des canonnades qui duraient des heures.

Le combat de surface est devenu une affaire de minutes. Le missile antinavire a la foudroyance et la brutalité de l'arme aérienne, mais s'exerce à des portées moindres. La riposte au missile est proche de la riposte antiaérienne. Elle demande un radar d'alerte, des moyens de leurres et de destruction et se confond même avec lorsqu'il faut abattre un aéronef lance-missiles. Il y a une chose que l'air n'a pas changé c'est la capacité massive de projection des forces navales. Pendant les deux guerres du Golfe, la mer a assuré 80% du fret US et la totalité



des matériels terrestres lourds Le stratège de la mer est aussi un stratège nucléaire. Le nucléaire, d'abord la chose des forces aériennes, est devenue celle de la marine. Elle l'utilise comme carburant et le transporte comme explosif virtuel. Grâce aux avions embarqués et aux missiles à longue portée, à l'indétectabilité relative du sous-marin lance-engins, la marine est devenue le fer de lance des forces nucléaires.

### Buts et choix d'une stratégie d'action

La stratégie navale a deux grands objectifs propres: le premier est la maîtrise des mers quand l'ennemi ne peut plus faire naviguer ses forces navales et sa flotte de commerce qu'à un rythme réduit, voire plus du tout; le second objectif est l'interdiction navale quand les mouvements de l'ennemi, ses communications et ses tentatives d'approche côtière sont gênées. La question est de savoir lequel des deux objectifs est atteignable par la stratégie d'action navale. Le choix de toute stratégie repose sur une juste appréciation du rapport de forces. Deux situations résultent du rapport de forces et des opérations, car à la mer la supériorité n'est jamais longue à s'affirmer :

#### Les deux situations stratégiques navales

<b>Maîtrise totale de la mer</b>	Un seul camp tient la mer
<b>Maîtrise contestée</b>	Le plus fort du moment impose ses opérations à l'autre qui les contre

Que l'on soit fort ou faible, trois stratégies d'action s'offrent sur mer : la destruction des forces navales de l'ennemi ou leur neutralisation temporaire, la guerre des communications sur les arrières maritimes de l'ennemi ou sur ses côtes pour user ses forces, la défense côtière appelée aussi guérilla navale qui interdit l'action en haute mer. Les deux dernières stratégies d'action sont celles qui conviennent le mieux au plus faible et correspondent à un objectif d'interdiction. La destruction des forces navales demande une grande confiance en soi ou des moyens réellement plus forts.

#### Rapport de forces dans la stratégie navale

Vous êtes :	
Le plus faible	Le plus fort
<b>Vous vous suicidez ou vous condamnez à l'inaction</b>	Vous détruisez ou bloquez les forces ennemies
Vous gênez les communications ennemies	Vous affectez l'économie ennemie de façon décisive et étendez votre rayon d'action
Vous gênez l'approche maritime de l'ennemi	<b>Vous annihilez votre avantage</b>

### La mise en œuvre de la stratégie navale

La pratique tend à mettre en œuvre deux ou trois stratégies simultanément, mais priorité est donnée à l'une d'entre elles. La guerre des communications est la stratégie la

plus employée dans l'Histoire. Le combat de rencontre à effectifs limités est donc le plus fréquent sur mer. L'invention du sous-marin a renforcé cette tendance. Les batailles décisives sont rares, car l'antagoniste qui sent son infériorité élude cette épreuve. L'invention du canon et des batteries côtières a entraîné sur une période qui s'étend du XVI<sup>e</sup> siècle à la Deuxième Guerre mondiale, l'apogée de la stratégie de défense côtière. Les côtes des grandes nations, leurs comptoirs coloniaux se sont alors couverts de fortifications de pierre puis de béton armé. La puissance et la précision du feu aérien ont remis en cause cette stratégie portée à son comble par le Mur de l'Atlantique (1942-1944). La stratégie de défense côtière est l'apanage du faible. Pendant la Guerre froide, la Suède a profité de ses longues côtes découpées, boisées, pour développer une stratégie de défense côtière basée sur le camouflage et l'embuscade par de petites unités, le tout appuyé sur des petites îles transformées en bases enterrées. Depuis la Seconde Guerre mondiale, l'avion et le missile ont renforcé l'action de la stratégie navale contre la terre dans le sens de la profondeur, mais sur mer n'ont qu'une influence tactique.

#### Opérations: mise en œuvre de la stratégie navale

<i>Le plus faible</i>	<i>Le plus fort</i>
<b>BUTS STRATEGIQUES</b>	
<b>INTERDICTION NAVALE</b>	<b>MAITRISE DES MERS</b>
Bataille décisive	<b>Bataille décisive</b>
Offensive limitée (raid)	<b>Blocus de la force ennemie</b>
Flotte en vie (à quai)	<b>Offensive limitée (raid naval ou aéronaval)</b>
<i>Offensive:</i>	Flotte en vie (à quai/en mer)
Guerre de course ou sous-marine contre flotte marchande	<b>Offensive :</b>
	<b>Démonstration-Politique de la canonnière (navale et aéronavale)</b>
	<b>Blocus de la flotte marchande</b>
	<b>Destruction des ports (raids navals ou opérations amphibies)</b>
	<b>Evacuation (opérations amphibies)</b>
	<b>Conquête de bases avancées (opérations amphibies)</b>
<i>Défensive :</i>	
Patrouilles (chercher et détruire)	<b>Défensive :</b>
Convois armés	Patrouilles (chercher et détruire)
Routes à distance de sécurité	<b>Convois armés</b>
Attaque des bases corsaires	<b>Routes à distance de sécurité</b>
<b>Forçage de blocus localisé</b>	<b>Attaque des bases corsaires</b>
Flotte en vie (à quai)	Flotte en vie (à quai/ en mer)
<i>Contre-offensive :</i>	<i>Contre-offensive :</i>
<b>Flotte en vie (dissuasion en mer)</b>	Flotte en vie
Contre-attaques côtières limitées	<b>Contre-attaques côtières limitées</b>
<i>Défensive :</i>	<i>Défensive :</i>
Minage, patrouilles, artillerie côtière, appui aérien	Minage, patrouilles, artillerie côtière, appui aérien

**Les caractères gras** montrent les opérations qui ont réussi dans l'Histoire. Les caractères fins montrent soit l'échec final même après des succès initiaux, soit la contre-productivité de telles opérations.

En définitive, la maîtrise navale ne s'obtient jamais par une stratégie attentiste. Les opérations de flotte en vie à quai sont à la fois une erreur de stratégie d'action et un gaspillage de ressources, soit aussi une faute dans la stratégie des moyens. Une flotte en vie à quai est une



force morte, neutralisée sans combat, pliée à la volonté de l'ennemi. La flotte en vie en mer, telle qu'elle a été appliquée par Torrington contre Tourville en 1690, n'est valable que si elle a les moyens de la dissuasion. La mer appartient au plus fort.

### Stratégie du temps de paix ou du temps de crise

Le temps de paix n'est pas une période de « flotte en vie ». C'est aussi une période d'acquisition de la maîtrise des mers. En temps de paix la maîtrise des mers s'obtient d'abord par la stratégie des moyens.

La stratégie navale des moyens n'est pas seulement atteignable par une production supérieure numériquement et qualitativement en vaisseaux de guerre et construction de facilités logistiques. Elle s'obtient aussi par la diplomatie. Les Etats-Unis ont obtenu la maîtrise des mers en 1922 par le traité de Washington qui lui conférait la première flotte avec l'accord des autres puissances navales. C'est un fait inédit dans l'Histoire qui a été confirmé au prix de haute lutte pendant la Seconde guerre mondiale. La maîtrise des mers en temps de paix comme en temps de guerre s'obtient depuis toujours par la présence en mer. C'est une stratégie qui s'assimile à la guerre des communications, car le but est de maintenir ouverte la voie maritime au commerce.

Historiquement, les puissances navales dominantes ont exclusivement tenu la mer, comme les Romains en Méditerranée ou ont déployé une activité supérieure aux autres. Après avoir détruit toute puissance navale étatique, l'exclusivité romaine s'est traduite par le

nettoyage de toute forme de piraterie en Méditerranée dans une campagne décisive menée par Pompée (67 avant Jésus-Christ). Dans la Méditerranée médiévale, il n'y avait pas très clairement de temps de guerre ou de paix sur mer. Les navires des cités rivales étaient coulés dès que c'était possible, l'anonymat des profondeurs de la mer cachant le forfait. A l'époque des grandes Découvertes, les concurrents sont éliminés physiquement des routes nouvelles. Cette pratique existe jusqu'au milieu du XVIIIe siècle. L'attaque de navires de commerce français par les Anglais est un des motifs de déclaration de guerre à l'Angleterre pendant la guerre de Sept Ans (1756-1763). Depuis 1815, les mœurs navales se sont policées sous la protection des deux gendarmes des mers successifs : la Grande-Bretagne puis les Etats-Unis. Leur maîtrise des mers s'affirme par une présence sur tous les océans qui instaure de véritables périodes de paix. Cette puissance inédite peut être qualifiée de panocéanique. Cette gestion du temps de paix ou de crise demande des moyens du temps de guerre.

Depuis 1945, les Etats-Unis affirment leur puissance panocéanique par les porte-avions. Néanmoins, les flottes britanniques puis US ne suffisent pas à maintenir une présence navale planétaire. Les flottes de pays secondaires manifestent leur présence. En temps de paix, la présence navale reste garante de sécurité du commerce. Des patrouilles sillonnent les routes internationales de commerce, des navires font relâche dans des pays tiers et dans des provinces outre-mer. C'est une action de veille et d'intimidation. Même en temps de paix, la tension peut monter d'un cran avec la menace non gouvernementale

Le croiseur USS *Lake Champlain* (CG-57) quitte un ravitailleur et l'USS *Truman*.





et criminelle de la piraterie. Les opérations de police de l'époque coloniale au XIXe siècle ont fait provisoirement disparaître la piraterie. Celle-ci est réapparue après la décolonisation dans la seconde moitié du XXe siècle dans la région de Singapour autrefois tenue par les Anglais, et au large de l'Afrique occidentale qui était surtout une zone d'influence française. Les opérations de contre-piraterie font partie des contingences du temps de paix. La piraterie est toujours un signe d'une puissance navale localement en déclin.

La « politique de la canonnière » est un élément fondamental de la maîtrise des mers en temps de crise. Elle consiste à montrer ses forces navales au large ou dans les eaux territoriales de l'adversaire possible. La « politique de la canonnière » est un instrument de la conquête coloniale et un outil de communication diplomatique. C'est ainsi, et sans tirer un coup de canon, que la marine des Etats-Unis a ouvert le Japon son commerce par l'expédition du Commodore Perry qui contenait une menace implicite de guerre (1853). Quelques mois après la fin de la Seconde Guerre mondiale, un déploiement d'un groupe a fait aéronaval US en mer Egée dissuade l'URSS d'une intervention sur les Détroits turcs. La Guerre froide sur mer a été une époque de crise permanente où les flottes des deux blocs s'épiaient, des sous-marins pénétraient les eaux territoriales adverses voire pire. La fin de la Guerre froide est concomitante avec la fin de la guerre Iran-Irak qui entraîne une menace directe sur les pétroliers internationaux transitant par le Golfe persique.

#### Forces et pertes navales britanniques aux Malouines (1982)

FORCES		PERTES (détruit/ endommagé)				
		Destroyers	Frégates	Navires amphibies	TOTAL %	
Navires de combat	42	2/3	2/6	1/3	5/12	35,7%
Navires de transport	68	1			1	1,4%
<b>TOTAL</b>	110	<b>18 navires</b>			<b>6/12</b>	<b>16,3%</b>
<b>Pertes causées par l'aviation</b>					<b>6/11</b>	<b>95%</b>

En 1987-1988, une importante flotte d'interposition est envoyée par les Etats-Unis et les Occidentaux. A l'ère du missile et du combat en temps critique au-delà de la ligne d'horizon, le maintien de cette flotte neutre dans une mer fermée avec continuité du trafic aérien et maritime pose des problèmes inédits. La menace pour les navires de guerre est constante. Il s'avère difficile de discriminer au radar les menaces aériennes ou navales du trafic civil, d'autant plus que les moyens civils peuvent être utilisés à des fins militaires ou terroristes. Toute négligence ou hésitation peut avoir des conséquences funestes: des avions irakiens lâchent par erreur deux missiles sur la frégate USS *Stark* causant 37 tués (1987).

Une réaction mal évaluée a également des conséquences néfastes : l'USS *Vincennes* abat par erreur un avion de transport iranien tuant 290 passagers (1988). L'après

Guerre froide inaugure des actions navales toujours inédites comme l'aide humanitaire en Somalie apportée par un corps expéditionnaire (1992). Résultante d'une technologie avancée et d'une situation politique trouble, les crises de l'après Guerre froide dans l'Océan Indien ont rendu les opérations navales plus délicates.

#### Blocus onusien en situation de crise en mer Adriatique (novembre 1992 - juin 1996)

Résultats		Sorties	
Bateaux visités	Type d'action	Bâtiments	Aéronavale
74 192	Interrogés	19 699 jours	13 325 sorties
5 951	Visités		
1 480	Déroutés		
6	Interceptés		

D'après A. Sheldon-Duplaix, Armées d'Aujourd'hui, n°281, juin 2003

Quand la crise monte d'un cran, la stratégie de conquête des bases avancées ou de blocus reviennent à l'ordre du jour. La guerre des Malouines (1982) illustre le cas d'une guerre limitée aéronavale où le camp le plus faible (Argentine) s'empare d'un archipel contesté dans l'Atlantique Sud, face à une Grande-Bretagne qui le reconquiert. Les deux camps circonscrivent la guerre dans et à la périphérie maritime des Malouines, mais un petit pays a osé s'attaquer à une puissance nucléaire théoriquement alliée. Les pertes du plus fort sont

importantes du fait de l'aviation basée à terre, véritable égalisatrice des forces sur mer. La DCA navale britannique n'est responsable que de 16% des pertes aériennes argentines, ce qui démontre l'utilité du porte-avions comme incontournable protecteur de la flotte.

Quand l'adversaire ne dispose pas de navires de combat, l'action navale est simplifiée mais n'en demande pas moins d'importants moyens quand il faut conquérir des bases avancées. C'est le cas des récents conflits

d'Afghanistan et d'Irak (depuis 2001 et 2003). Même sans plages à conquérir, la projection outremer de forces aéroterrestres demande d'importants moyens navals. Une politique de contrôle des ressources pétrolières du Golfe persique plus la lutte contre le terrorisme islamique ont conduit les Etats-Unis à mener deux guerres régionales simultanées : en Afghanistan depuis 2001 et en Irak depuis 2003.

La stratégie navale a été le blocus antiterroriste mené dans l'Océan Indien, la Méditerranée orientale, les Caraïbes et le Pacifique Sud depuis septembre 2001, et maintenu les années suivantes. Ce vaste blocus centré sur l'Océan Indien s'est doublé de trois mois de bombardements aéronavals sur l'Afghanistan et d'un mois sur l'Irak et de la projection d'importantes forces. Cette opération navale liée est la plus grande menée depuis la Seconde guerre mondiale.



### Déploiement naval américain : opérations en Irak et en Afghanistan (2003)

Personnel/ Matériel	Déployés	Inventaire	%
Marins	78 000	373 000	21%
Navires sur place	164	306	73%
Navires en route	57		
Groupes aéronavals	7	12	58%
Groupes amphibies	9	12	75%
Sous-marins	33	54	61%
Avions	600+	1 705	35%

Certaines opérations de police internationale demandent un blocus naval. Des moyens importants sont déployés pour des résultats quantitatifs faibles, mais stratégiquement importants. Ainsi, le blocus mené par les Etats-Unis et l'ONU en mer Adriatique contre les Serbes, ont permis d'inverser la tendance militaire en faveur des forces croates et musulmanes qui recevaient librement des armes par mer et par air (1992-1996).

En temps de paix ou de crise la stratégie de défense côtière est adoptée par les plus faibles sur mer ou comme stratégie secondaire par les grandes puissances navales. L'ère de l'artillerie de la fin du XVe à la première moitié du XXe siècle développe les fortifications littorales et portuaires, forme active de stratégie de défense côtière. Des forts d'artillerie sont même construits sur des îlots rocheux pour garantir l'entrée des ports. Les pièces d'artillerie atteignent des calibres considérables à la fin du XIXe siècle. Cette artillerie côtière a pour but de prévenir les surprises en temps de paix. Leur faible efficacité en temps de guerre questionne sur la justesse de tels investissements. Pendant la Guerre froide, période de crise larvée, c'est la stratégie de défense côtière active qu'adopte la Suède menacée par

un débarquement soviétique. Les côtes découpées de la Suède, sa capacité technologique en matière de missile lui font opter pour une flotte de harcèlement à partir de bases enterrées. Mais la plupart du temps, la stratégie de défense côtière contrôle le trafic commercial, la contrebande voire depuis 1945 l'immigration clandestine. L'épisode des immigrants juifs de l'*Exodus* (1947), le drame des *boat people* (minorité chinoise expulsée du Vietnam après 1975), le passage maritime d'immigrants clandestins en Europe occidentale met les marines face à des flots humains difficilement contrôlables. La mer reste un espace de conflictualité.

### Les contraintes permanentes de la stratégie navale

La position ne crée pas la puissance maritime. Ce n'est pas la Manche qui a arrêté la Grande Armée en 1805 ou la *Wehrmacht* en 1940, mais bien dans les deux cas la *Royal Navy*. La mer n'est pas un terrain mais une route. Néanmoins l'action navale est conditionnée par la terre et donc par la géographie. Le réseau des bases portuaires mesure le rayon d'action de la stratégie navale. La grande stratégie d'une thalassocratie est de conquérir de telles bases. Le choix de ces bases est déterminé par l'existence de routes maritimes. Outre leur fonction de soutien logistique les bases peuvent assurer le contrôle de telles routes. La stratégie navale est géographiquement marquée par l'existence de verrous maritimes. Ces verrous sont les points de passage obligatoires où la terre pince l'espace maritime. Ils sont l'équivalent des vallées ou des cols en montagne et forment de véritables passes pour la navigation. Ils facilitent l'observation et l'attente de la flotte ennemie, sont les sites privilégiés d'une stratégie de

Cette image, prise le 18 avril 2002, montre une flotte multinationale issue de 5 pays en mer d'Oman, durant l'opération ENDURING FREEDOM. De haut à gauche en bas à droite : ITS *Maestrale* (F 570), *De Grasse* (D 612), USS *John C. Stennis* (CVN-74), USS *Port Royal* (CG-73), *Charles De Gaulle* (R 91), HMS *Ocean* (L 12), *Surcouf* (F 711), USS *John F. Kennedy* (CV-67), HNLMS *Van Amstel* (F 831) et ITS *Luigi Durand de la Penne* (D 560)





blocus maritime. La Grande-Bretagne impériale s'était emparée de verrous stratégiques : Gibraltar qui ferme la Méditerranée, Malte en Méditerranée centrale, Aden qui verrouille la Mer Rouge, puis le canal de Suez après son percement, Singapour sur le détroit de Malacca. En 1905, la flotte japonaise a pris la bonne décision en attendant la flotte russe au Sud de la mer du Japon. Il n'y avait pas d'autre possibilité logistique pour une flotte russe épuisée et loin de ses bases. Cependant, la garde du verrou constitué par la Manche a été une erreur de l'Allemagne lors de la Seconde Guerre mondiale. Les sous-marins assignés à cette tâche auraient mieux été utilisés dans l'Atlantique contre les communications alliées. Un verrou n'est donc valable que si l'ennemi n'a pas d'autre chemin. Plus un verrou est étroit, moins la puissance navale peut s'exercer. L'étroitesse d'un verrou maritime est relative à la portée des armes utilisées. L'aviation a singulièrement réduit les verrous géographiques. Seuls le nombre qui absorbe les pertes ou une couverture aérienne supérieure peuvent assurer le franchissement d'un verrou balayé par les aéronefs de l'ennemi. Toutefois, ni l'artillerie côtière, ni l'aviation basée ne donnent la maîtrise navale. Les contraintes climatiques ont une influence opérationnelle voire stratégique. L'influence stratégique du climat sur l'action navale était plus importante quand les navires à voile étaient mis en panne par l'absence de vent ou désemparés par la tempête. Une flotte d'aujourd'hui ne dépend plus du vent, mais le climat affecte encore la navigation ou le ravitaillement en mer. Des avaries peuvent être causées aux navires et les liaisons radio gênées. Le mauvais temps affecte les capacités de détection tant visuelle qu'électromagnétique et thermographique. Les opérations amphibies sont vulnérables à la tempête. Par deux fois en 1274 et en 1281, une flotte chinoise qui essayait d'envahir le Japon a été détruite par des « vents sacrés » (*kamikaze*). La tempête a un rôle dans presque tous les débarquements à travers la Manche. En 1944, l'opportunité d'un débarquement en Normandie était à la fenêtre étroite du 6 juin. Après cette date, les prévisions annonçaient des risques de tempête dangereux pour le

transport par mer. La tempête du 19 juin détruisit près de 300 navires logistiques et un nombre incalculable de petits navires de liaison sur la tête de pont. La tempête neutralise l'Aéronavale. Elle peut lui créer aussi des pertes. Ce fut le cas fin 1944 pour la flotte US de l'Amiral Halsey prise par une tempête en mer des Philippines : 150 appareils balayés hors des ponts des porte-avions, 3 destroyers chavirés et 790 hommes morts. Une tempête peut masquer une approche offensive comme celles des pirates saxons pendant l'Antiquité tardive ou lors de l'attaque japonaise sur Pearl Harbor en 1941. Aujourd'hui, radars et satellites invalident cette possibilité pour une flotte d'envergure, mais pas pour des infiltrations limitées. Le régime des marées ouvre et ferme alternativement certaines zones de débarquement. Le cas d'école est le débarquement d'Inchon (1950). Un faible corps américain s'accrochait dans le Sud de la Corée face aux communistes du Nord. Pour le dégager, le Général de l'US Army MacArthur conçut un débarquement sur les arrières des Nord-coréens pour couper leur ligne de communications. Malgré une forte opposition, MacArthur imposa un débarquement sur Inchon. Inchon deuxième port du pays ouvrait la route à Séoul située 40 kilomètres plus à l'Est et capitale occupée par l'ennemi. La marée, principal obstacle à l'accès d'Inchon, n'offrait une profondeur de 9-10 mètres suffisante pour les *Landing Ship Tank* que les 15 septembre, 11 octobre et 3 novembre. L'urgence de la situation dictait le 15 septembre. A l'urgence opérationnelle s'ajoutait l'urgence climatique : un typhon d'une force de 125 nœuds était annoncé dans le détroit de Corée pour les 12-13 septembre. Il fallait donc anticiper au 11 septembre le départ de la flotte basée au Japon. Autre problème climatique, les courants générés par les marées hautes et basses atteignaient des vitesses de 8 nœuds équivalentes à la vitesse maximale des péniches amphibies. La marée haute se présentait en deux segments de trois heures à partir de 7H30 et de 19H30. Il y a donc un délai de 12 heures entre les deux vagues de débarquement des deux régiments de *Marines* assignés à l'opération. Pendant ces 12 heures, les navires pouvaient

12 mars 2005, Océan Pacifique. Le USS *Nimitz* (CVN-68) est ravitaillé par un hélicoptère du USNS *Bridge*.





être coincés sur un fond boueux de 5 500 mètres de large et offrir des cibles faciles à l'ennemi. Il n'était pas question de risquer des navires de combat pendant ce délai. La faiblesse de la défense ennemie a déjoué les pires craintes. La surprise a joué pleinement. En fin de journée les pertes US étaient de 20 tués, 1 disparu et 174 blessés. Prévoir la météorologie est donc une tâche militaire. Depuis la Seconde Guerre mondiale, les aléas climatiques sont prévisibles à 48 heures d'avance voire 72 heures pour les plus grosses intempéries. Néanmoins, elles ne sont pas fiables à 100% et un coup de grain peut paralyser l'aéronavale. L'action navale tactique est marquée par le terrain quand elle se rapproche des côtes. C'est vrai pour les batailles navales anciennes, mais vrai à toute époque pour les opérations amphibies. Des côtes découpées forment des masques où cacher des navires et monter des embuscades. La bataille de Salamine (480 avant Jésus-Christ) voit les Athéniens et leurs alliés piéger la flotte perse dans un espace étroit entre l'île et le continent. Incapable de manœuvrer, la flotte perse fut détruite par une attaque enveloppante à coups d'éperon. Le peuple athénien réfugié à Salamine put voir la bataille, comme Xerxès, roi des Perses, assis sur un trône d'or de l'autre côté du bras de mer. Pendant la Guerre froide, la Suède avait développé un concept de guérilla navale basé sur les caches offertes par les multiples îles de son littoral découpé et sur la mobilité de navires lance-missiles légers. Une île peut servir de masque à l'approche en basse altitude d'aéronefs comme ce fut le cas pour les attaques argentines contre la flotte britannique aux Malouines (1982). Les opérations amphibies sont tributaires du littoral, du climat et du régime des marées. Pour ce qui est du terrain, un port ami ou des plages abordables et raccordées à l'arrière-pays sont les conditions idéales de débarquement. Récifs et barrières coralliennes bloquent l'accès des navires ou multiplient les risques. Dans la guerre sous-marine qui est une guerre du son, la proximité des côtes est rendue bruyante par le cabotage. Ce bruit de fond rend le sous-marin moins détectable, mais le gêne aussi pour détecter ses cibles. Il n'a pas toute la profondeur pour se protéger et plus de risques de heurter un récif. Le terrain existe dans la guerre sous-marine. Il s'agit du relief où les rifts océaniques fournissent des accès dérobés aux sous-marins. L'eau, elle-même, avec le phénomène d'inversion thermique forme un masque à la détection. Entre relief et climat, la banquise dans l'Océan arctique camoufle les sous-marins et ralentit les convois maritimes en surface. Ces données tactiques si l'on se borne à la lutte antinavire prennent une importance stratégique dans le déploiement des sous-marins vecteurs de missiles nucléaires. La surprise stratégique en mer est la plus facilement réalisable car la flotte traverse des immensités loin de toute observation humaine. Les mers sont moins propices à la surprise depuis que le XXe siècle a offert des techniques de longue vue en surface et en profondeur. Mais la technique peut être contrée par la technique. Le brouillage ou leurrer des systèmes de détection électromagnétique sont des solutions. La surprise navale est aujourd'hui une question de supériorité technologique. « *Où est la flotte ennemie ?* » est la question cruciale de la stratégie navale. Qui peut répondre précisément à cette question détient la moitié de la victoire. A Salamine,

comme à Midway le perdant a été le plus mal ou le dernier informé. Les contraintes logistiques et les transits imposent à la stratégie navale l'absentéisme des forces. Opérant dans l'immensité sans être au contact permanent de l'ennemi, les forces navales sont confrontées au problème du transit, compliqué par les distances de franchissement qui augmentent le délai pendant lequel les navires ne sont plus en opération. Le nombre dans l'inventaire ne garantit pas le nombre opérationnel à la mer :

#### Disponibilité des porte-avions et navires amphibies porte-aéronefs américains (1<sup>er</sup> juillet 2003)

<b>Nombre de porte-avions dans l'inventaire</b>	<b>13</b>	<b>100%</b>
<i>En opération (Pacifique-Océan Indien)</i>	2	15%
<i>A quai pour maintenance</i>	7	54%
<i>Essais à la mer</i>	2	15%
<i>Porte-avions école</i>	1	8%
<i>Disponible à quai</i>	1	8%
<b>Nombre de navires amphibies dans l'inventaire</b>	<b>12</b>	<b>100%</b>
<i>En opération (Méditerranée, Pacifique)</i>	2	17%
<i>A quai pour maintenance</i>	7	58%
<i>Entraînement à la mer</i>	1	8%
<i>Transit de retour</i>	2	17%
<b>TOTAL PORTE-AERONEFS EN OPERATION</b>	<b>4</b>	<b>16%</b>

Les navires amphibies sont des porte-hélicoptères et avions à décollage vertical

La redondance des moyens dans la stratégie navale comme dans la stratégie aérienne est une donnée fondamentale. L'indisponibilité des matériels n'est compensable que par le nombre. La logistique impose « l'équation 1 matériel = 0 pendant x temps ».

#### En conclusion

La guerre navale est une guerre technique qui se gagne largement avant le déclenchement des hostilités par une stratégie des moyens adéquate (moyens, doctrine, entraînement, recrutement). Une stratégie d'action ingénieuse ne vient pas renverser le rapport des forces qualitatif. Les découvertes techniques faites en temps de guerre bénéficient principalement au plus fort. Le plus faible matériellement ne peut être qu'un perturbateur sur mer, avec des effets qui se dissipent dans la durée. L'aviation basée à terre fait peser une menace sans précédent sur les vaisseaux de combat mais ne remplace pas la maîtrise des mers. Le but ultime de la stratégie navale est d'influencer la terre par la mer.

P.R.



## Sea Power I

### Les porte-avions de l'US Navy

Dans le cas de la plupart des bâtiments de la Marine américaine, un cycle de 4 x 6 mois est utilisé.

1. les déploiements durent généralement 6 mois ;
2. la phase de maintenance/disponibilité peut être plus ou moins longue ;
3. la phase de reconstitution et d'entraînement de base dure en principe 6 mois ;
4. enfin la phase d'entraînement intermédiaire et avancée dure également 6 mois.

CV-63	USS Kitty Hawk	7 <sup>e</sup> flotte – doit être désarmé en septembre 2008.
CVN-65	USS Enterprise	Période après déploiement (disponible pour <i>Surge Deployment</i> )
CVN-68	USS Nimitz	Intérim du <i>Kitty Hawk</i> dans la 7 <sup>e</sup> flotte.
CVN-69	USS Dwight D. Eisenhower	Immobilisé pendant six mois pour maintenance.
CVN-70	USS Carl Vinson	En cours de refonte (jusqu'en mai 2009).
CVN-71	USS Theodore Roosevelt	En période d'entraînement dans l'Atlantique ( <i>Composite Training Exercise</i> ).
CVN-72	USS Abraham Lincoln	Arrive dans la zone du CENTCOM (5 <sup>e</sup> flotte) pour remplacer le <i>Harry S. Truman</i> .
CVN-73	USS George Washington	Transit vers la zone opérationnelle du PACOM pour remplacer le <i>Kitty Hawk</i> .
CVN-74	USS John C. Stennis	Immobilisé depuis octobre 2007 pour maintenance et remise à niveau à Bremerton.
CVN-75	USS Harry S. Truman	5 <sup>e</sup> flotte (CENTCOM) puis Méditerranée avant retour aux USA.
CVN-76	USS Ronald Reagan	En période d'entraînement dans le Pacifique ( <i>Joint Task Force Exercise</i> ).

En gris sombre, navire indisponible. Source : *Navires & Histoire* No.48, 2008, p.17.

## Sea Power II

### La nouvelle doctrine Monroe

Avec le virage à gauche de la plupart des Etats sud-américains et l'hostilité de certains ténors, l'US Navy réactive sa 4<sup>e</sup> flotte à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2008. Celle-ci a été décommissionnée en 1950 et était alors chargée de la zone de l'Atlantique sud.

La zone de l'USSOUTHCOM sera principalement chargée de missions anti-narcotiques, de gestion des flux de réfugiés, ainsi que de diplomatie navale. Pour marquer l'événement, le porte-avions USS *George Washington* (CVN-73 ; 97 000 tonnes) en route vers le Japon, a fait escale à Rio de Janeiro du 21 au 24 avril. Le 28 avril, le porte-hélicoptères d'assaut LHD-4 USS *Boxer* (40 722 tonnes) quitte San Diego pour le remplacer. Ceci fait dire à Hugo Chavez qu'il craint que ces actions n'encouragent un conflit entre le Venezuela et la Colombie, soutenue par Washington.

A+V

### Le CVN-73 entre dans le port de Norfolk, Virginie.





### Sea Power III - Disponibilité du système Aegis

Le système Aegis est un ensemble de radars plans à faisceau dirigés, reliés à un système de conduite centralisé en temps réel. La technologie a représenté un bond technologique, au début des années 1980, à l'époque où la majorité des radars utilisaient des antennes à balayage. L'application terrestre principale de cette technologie a été le système radar utilisé par le missile *Patriot*. Ce système multi modes et capable d'engager de nombreuses armes différentes, simultanément, a été couplé depuis le début des années 1990 avec des silos de lancement verticaux (VLS) permettant une cadence de tir élevée. Il équipe principalement les croiseurs de la classe *Ticonderoga* (27 unités de 9 600 tonnes ; 33 officiers, 327 marins) et les destroyers de la classe *Alreigh Burke* (33 unités de 8 400 à 9 200 tonnes selon la version ; 23 officiers, 300 marins). Or en avril 2008, deux de ces bâtiments n'ont pas réussi une inspection et ont été déclaré « inaptes à des opérations de combat prolongées ».

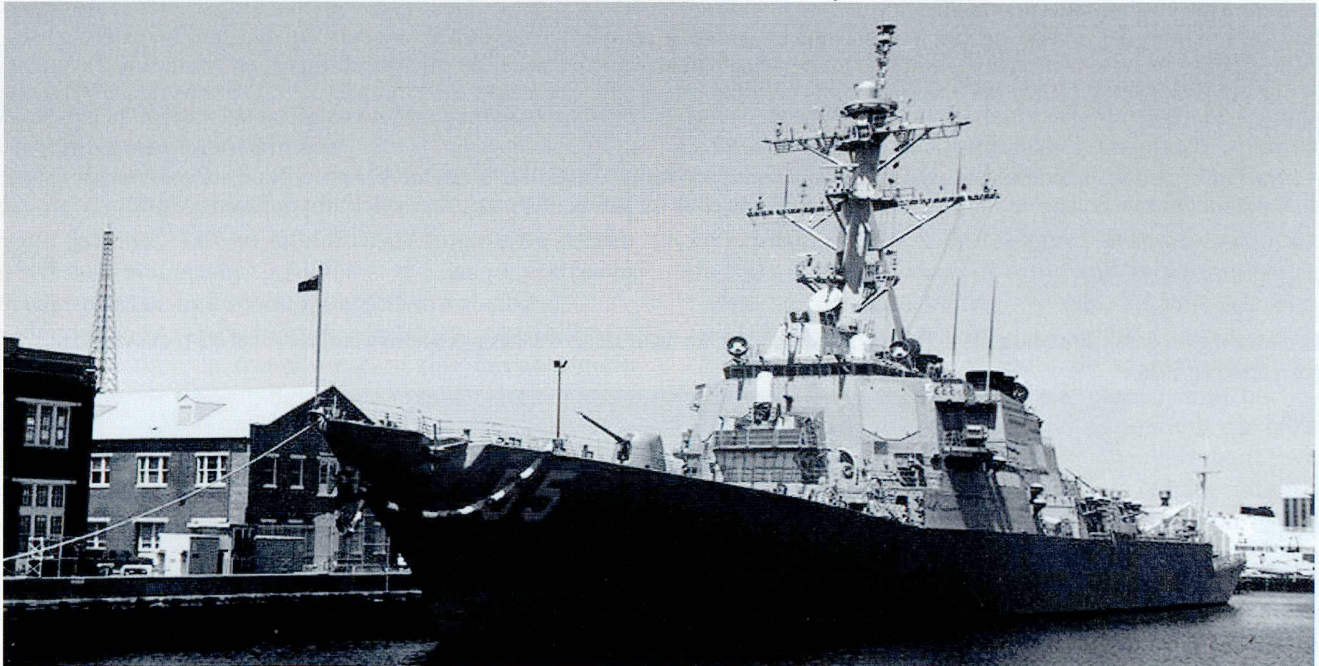
- CG-65 USS *Chosin*, lancé le 1<sup>er</sup> septembre 1989 et entré en service le 12 janvier 1991 ;
- DDG-55 USS *Stout*, lancé le 13 août 1991 et entré en fonction le 13 août 1994.

En effet, un tiers des missiles ne pouvaient être tirés, les ponts d'envol pour hélicoptères n'étaient pas sûrs et opérationnels, les systèmes de communication étaient défectueux et surtout, les systèmes radars ne fonctionnaient pas correctement. Certains problèmes sont dus au manque d'entretien et de corrosion excessive. L'affaire a déclenché une crise au sein de la marine américaine. Les liens ci-dessous contiennent une liste détaillée des avaries constatées. A+V

Pour en savoir plus :

- [http://en.wikipedia.org/wiki/Board\\_of\\_Inspection\\_and\\_Survey](http://en.wikipedia.org/wiki/Board_of_Inspection_and_Survey)
- [http://www.navytimes.com/news/2008/04/navy\\_chosin\\_insurvtext\\_042008w/](http://www.navytimes.com/news/2008/04/navy_chosin_insurvtext_042008w/)
- [http://www.navytimes.com/news/2008/04/navy\\_stout\\_insurvtext\\_042008w/](http://www.navytimes.com/news/2008/04/navy_stout_insurvtext_042008w/)

#### Le destroyer USS *Stout*



#### Le croiseur USS *Chosin*





## Sea Power IV - Sortir du nucléaire ?

Durant les années 1960, l'US Navy a développé avec empressement la propulsion nucléaire pour ses sous-marins, ses porte-avions et aussi ses croiseurs. L'objectif était de disposer de navires plus rapides, disposant de davantage d'espace intérieur, afin de stocker les armements et l'équipage, mais surtout de disposer de flottes capables d'opérer de manière autonome, sans ravitaillement, pendant des périodes plus longues.

Le premier croiseur à propulsion nucléaire a été le CGN-9 USS *Long Beach* (15 025 tonnes ; 1100 marins) ; lancé en 1957, il a servi de 1961 à 1995. Le CGN-25 USS *Bainbridge* (9 250 tonnes ; 42 officiers ; 516 marins) est une version à propulsion nucléaire de la classe *Leahy* ; il a été lancé en 1959 et a servi de 1962 à 1996. Le CGN-35 USS *Truxtun* (8 659 tonnes ; 492 marins), une version modifiée de la classe *Belknap*, a été lancé en 1964 et a servi de 1967 à 1995. Ces navires isolés peuvent être considérés comme des essais.

Cependant, avec le développement de porte avions à propulsion nucléaire, devant être protégés en permanence par deux croiseurs, deux classes de bâtiments ont été développés :

- la classe *California* : CGN-36 USS *California* (1974-1998), CGN-37 *South California* (1968-1998) de 11 320 tonnes, comprenant 40 officiers et 544 marins ;
- la classe *Virginia* : CGN-38 USS *Virginia* (1976-1994), CGN-39 *Texas* (1977-1993), CGN-40 USS *Mississippi* (1978-1997) et CGN-41 USS *Arkansas* (1980-1998) de 11 666 tonnes comprenant 39 officiers et 540 marins.

A l'origine, la classe *Virginia* devait compter 11 unités. Seules 4 ont été réalisées. En dehors des Etats-Unis, seuls l'URSS et la France ont développé des navires à propulsion nucléaire. Aujourd'hui, cette technologie est remise en question pour des raisons de coûts. Un croiseur à propulsion nucléaire coûtait au milieu des années 1990 40 millions de dollars par an, contre 28 pour un croiseur à propulsion conventionnelle.

Malgré la montée des prix du pétrole, a propulsion nucléaire ne semble donc se justifier aujourd'hui que dans le cas des porte-avions, pour des raisons d'espace – impliquant principalement l'augmentation de capacité d'emport en carburant d'aviation et une autonomie plus grande des ravitaillements périodiques en mer, car ceux-ci interrompent les opérations de vol pendant plusieurs heures.

A titre d'information, les coûts annuels d'un porte-avions américain de la classe *Kitty Hawk*, à propulsion conventionnelle, sont de 196,3 millions de dollars de 1993 contre 235,4 millions pour un bâtiment à propulsion nucléaire comme le *Nimitz*.

A+V

**La classe *Virginia* devait être construite à 20, puis 11 exemplaires. Au final, seules 4 unités à propulsion nucléaires ont été réalisées. Toutes ont été retirées en 1998.**

