Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 92 (1947)
Heft: 6

Artikel: La mer a vaincu l'Allemagne
Autor: Delage, Edmond
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-348384

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

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

La mer a vaincu l'Allemagne

A la fin de ses mémoires, le grand amiral von Tirpitz s'écrie : « Le peuple allemand n'a jamais compris la mer. » C'est à une constatation analogue qu'aboutit l'amiral Dœnitz dans un mémoire récemment révélé par l'amirauté britannique et qu'il composa, paraît-il, dans sa prison de Nuremberg. « L'Allemagne, y déclare-t-il en substance, était battue d'avance, car elle n'était pas prête pour la guerre sur mer contre l'Angleterre. Du fait que, jusqu'au 1er septembre 1939, Hitler n'a pas cru à la guerre contre la Grande-Bretagne, la guerre était en un sens perdue avant de commencer : la marine en service à cette époque avait été construite en vue d'une guerre à l'Est. »

En dépit de l'intérêt porté, selon Gœring, aux questions navales par Hitler, ce dernier ne les avait jamais correctement comprises ni approfondies. Un an après sa prise de pouvoir il révélait à cet égard d'étranges illusions : « Les jours de la puissance sur mer de la Grande-Bretagne sont passés. L'aviation et le sous-marin ont transformé les flottes de surface en jouets pour les riches démocraties. Ce ne sont plus une arme sérieuse dans une guerre décisive. »

Il avait cru remporter une véritable victoire sur l'Angleterre en concluant avec elle la convention navale de juin 1935, par laquelle il s'engageait à ne pas donner à la flotte allemande une force supérieure à 35 % de la britannique, mais obtenait le droit à la parité avec cette dernière dans la catégorie sous-marine.

En réalité, ses amiraux ne désiraient pas la lutte sur mer contre l'Angleterre. Ils comptaient cependant sur une véritable égalité avec elle en mer du Nord au cas où l'Italie et le Japon retiendraient à peu près les deux tiers des forces navales britanniques en Méditerranée et en Extrême-Orient.

Après les accords de Munich, un vaste programme de constructions navales avait été élaboré. L'Allemagne aurait dû posséder en 1945 13 bâtiments de ligne et, au minimum, 4 porte-avions. Quand Hitler se lança dans la guerre contre la Pologne, puis contre la France, l'accord avec l'Angleterre était dénoncé depuis le 28 avril 1939, mais la marine projetée par l'état-major de la marine allemande n'avait pas été entreprise. La déclaration de guerre de l'Angleterre porta un coup terrible aux espoirs des marins allemands, conseillers du Führer, qui, pendant assez longtemps, parut lui-même ne pas la prendre au sérieux. Il ne comprit pas, semble-t-il, qu'une fois de plus la maîtrise de la mer allait assurer la victoire aux nations alliées. Du reste l'industrie allemande n'avait pas été assez puissante pour équiper simultanément une grande armée, une forte aviation — la plus redoutable du monde — et une flotte de surface en laquelle le Führer, nous l'avons vu, n'avait guère confiance.

Tout ce que l'état-major de la marine allemande avait projeté, c'était — comme en 1914-1918 — une guerre au tonnage ennemi, menée par sous-marins partant cette fois de bases plus favorablement situées, dans la Manche, sur l'Océan et en Norvège. Mais, alors que le sort de la guerre eût peut-être été tout autre si l'Allemagne avait dès le début disposé de mille sous-marins ; Dœnitz avoue qu'elle n'en eut jamais plus de dix à la fois en opération dans la première année de la guerre.

Le besoin de bases sous-marines poussa l'offensive terrestre allemande dans la direction de Cherbourg et de Brest. C'est lui qui inspira également l'opération de Norvège. Celle-ci fut un brillant succès tactique, mais elle coûta cher à la marine

allemande : un croiseur lourd, deux croiseurs légers, ses meilleurs destroyers. La base norvégienne ne fut guère utilisée par les sous-marins contre le trafic allié océanique. Elle se révéla dans l'ensemble impuissante contre les convois de Mourmansk ; une base ne suffit pas, il lui faut des navires : le Reich n'en possédait plus assez.

C'est faute d'avoir abordé — et résolu — le problème essentiel de la stratégie navale, la lutte contre l'Angleterre avec une flotte adéquate, que l'Allemagne succomba. « Après l'invasion de la France et des Pays-Bas, avoue Dœnitz, sa marine ne fut pas capable de s'assurer, même localement, le contrôle de la mer dans la zone d'invasion, pas plus que la Luftwaffe ne fut à même d'obtenir une supériorité aérienne totale. »

Ceci conduit à examiner brièvement la question, vitale pour l'Allemagne, de l'invasion de l'Angleterre. M. Churchill semblait s'y attendre quand, le 11 septembre 1940, il s'adressait à la nation britannique : « Nous devons considérer la semaine prochaine comme très importante dans notre histoire : elle rappelle le temps où l'armada espagnole s'approchait de nos côtes... ou bien celui où Nelson s'interposait entre nous et la Grande Armée à Boulogne... Mais ce qui se passe aujourd'hui est à une échelle bien plus vaste, entraînera beaucoup plus de conséquences pour la vie et l'avenir du monde et sa civilisation que dans le bon vieux temps... »

On sait maintenant le rôle décisif joué dans la défense de l'Angleterre, après Dunkerque, par les 59 escadrilles de chasse qui lui restaient, et dont elle n'avait voulu à aucun prix se démunir en faveur de son alliée succombant. Les 700 chasseurs de lord Dowding sauvèrent l'île : le 15 septembre, les escadrilles perdirent 185 appareils. « Si la chasse anglaise avait échoué, déclare le maréchal de l'air dans son rapport publié en septembre dernier, l'Angleterre eût été envahie. »

La maîtrise de l'air était, en effet, la première condition nécessaire de l'invasion de la Grande-Bretagne : elle n'était

pas suffisante. Hitler ne se décida pas. Mais il n'avait pas imposé à ses subordonnés de réaliser les moyens matériels indispensables à un débarquement. Le plan d'opérations contre l'Angleterre avait bien été élaboré dès juillet 1940 [1]. Il était même grandiose. Trois armées devaient débarquer dans le sud de l'Angleterre. Le premier groupe devait comporter 13 divisions, suivies par 6 divisions cuirassées et 2 motorisées, plus tard par 18 autres divisions de réserve. C'était l'opération appelée *Seelowe*. Son élaboration mit aux prises militaires et marins. Les premiers préconisèrent un projet bien plus ambitieux que celui des Alliés en France en 1944, car le front de débarquement envisagé était trois fois plus large que celui de Normandie, et les effectifs initiaux devaient être bien plus nombreux. Deux débarquements principaux étaient envisagés : le premier de part et d'autre de Douvres, le second entre Brighton et Portsmouth ; des offensives accessoires étaient prévues dans la région de Weymouth. Une grande attaque devait être déclenchée, à terre, une semaine après le débarquement. Le premier objectif eût été une ligne joignant Portsmouth à l'estuaire de la Tamise. Une seconde offensive eût abouti à l'encerclement de Londres et à l'occupation des secteurs situés au nord de la capitale. Les militaires allemands surestimaient, du reste, les forces anglaises de l'île. Après Dunkerque, elles ne possédaient plus que vingt chars ; M. Churchill a lui-même reconnu qu'il ne disposait plus que de quelques brigades bien armées et entraînées, et qu'au 1er octobre environ un million de « gardes » n'étaient équipés qu'en fusils et en mitrailleuses. Les Allemands lui attribuaient trop généreusement encore deux divisions blindées, une vingtaine de divisions de campagne, une quinzaine de divisions de défense côtière — sans parler de la défense des côtes proprement dite et de la *Home guard*.

Aux projets de l'armée la *Seekriegsleitung* opposait des

[1] Selon le Dr S. T. Possony, dans un intéressant article de l'*U. S. Naval Institute Proceedings* (juin 1946) : « Décision sans bataille ».

objections plausibles. Comme la première prétendait qu'un large front répondait à une nécessité tactique, car des mouvements de flanquement n'eussent pas été possibles avec d'étroites têtes de pont, la seconde faisait valoir la faiblesse de ses moyens matériels. De tels débarquements supposaient une maîtrise de la mer bien plus longue qu'elle ne pouvait l'assurer. L'armée voulait une grand débarquement entre Ramsgate et Eastbourne, la mise à terre de divisions blindées près de Brighton : dix divisions devaient être débarquées en quatre jours. L'opération de Brighton requérait soixante-dix vapeurs. Ce chiffre — rétorquait la marine — représentait la moitié de ses grands bâtiments. Le 28 août, Hitler prit le parti des marins : il accorda le débarquement de Brighton, mais avec seulement vingt-cinq cargos. Il enjoignit aux militaires d'adapter leurs plans aux possibilités des marins.

C'était leur imposer des difficultés tactiques insurmontables. Une seule armée, à peine dotée de matériel lourd, sans unités blindées, devait se heurter au point de la côte le mieux fortifié d'Angleterre ; la surprise paraissait exclue. Les marins ne garantissaient pas la supériorité de feu de leurs navires contre les batteries côtières anglaises. Leur maigre flotte de grands navires de surface avait été gaspillée en pure perte : en octobre seul le croiseur lourd moderne *Admiral-Hipper* paraissait devoir être disponible. Ræder songea alors à utiliser les batteries de 28 cm. et 15 cm. des deux vieux cuirassés *Schlesien* et *Schleswig-Holstein*. On lui répondit que leur mise en état durerait de six à neuf mois.

Il dut se résigner à envisager l'équipement de 27 chalands côtiers avec de l'artillerie de petit calibre. Le matériel de débarquement était pauvre : 170 vapeurs, 1200 vedettes à moteurs, 1800 chalands, et seulement 350 remorqueurs qui, obligés de faire plusieurs navettes à travers la Manche, n'eussent pas pu éviter la marine britannique.

La marine allemande fut, d'ailleurs, empêchée de concentrer ces moyens de débarquement dans les ports les plus

proches de l'Angleterre. La R.A.F. multiplia ses bombardements côtiers : elle les étendit, à partir du 1er septembre, aux rivages allemands. A la mi-septembre les Allemands avaient déjà perdu plus de 200 chalands, 20 vapeurs, 5 remorqueurs. Le 14 septembre Hitler tint un grand conseil de guerre. Il demanda à ses collaborateurs militaires si une invasion restait possible en octobre. Ils répondirent tous que ce serait trop tard : il fallait attendre mai 1941. Jodl prétendit à Nuremberg que Hitler avait, en fait, renoncé définitivement à son projet le 12 novembre. Il déclara, le 21 janvier 1941, à la conférence germano-italienne : « Un débarquement manqué représenterait une telle perte de matériel que les Anglais seraient rassurés pour longtemps, et qu'ils pourraient appliquer sur d'autres théâtres, notamment en Méditerranée, les forces qu'ils sont obligés de garder dans leur île. »

Cet aveu d'impuissance révélait la faiblesse de ses conceptions maritimes. S'il avait voulu sérieusement préparer cette opération cruciale, il aurait dû pousser vigoureusement et à temps, l'achèvement d'au moins deux bâtiments de ligne d'un déplacement réel de 52.000 tonnes, et atteindre un total de 160.000 tonnes de bâtiments de surface modernes. Il aurait dû obtenir de son allié italien une stratégie maritime plus résolue — et concertée — en Méditerranée : il en avait les moyens après la mise hors de jeu de la flotte française. Cette stratégie européenne aurait pu être plus tard harmonisée avec une offensive maritime nippone en Extrême-Orient. Aucune mesure de ce genre ne fut sérieusement étudiée. Quant à l'énigme de milliers d'Allemands noyés ou brûlés vifs au cours d'une tentative d'invasion de la Grande-Bretagne en 1940, elle a été, récemment, élucidée dans la presse britannique par le contre-amiral Thomson, ancien chef des services de censure : c'est, selon lui, une pure légende. Les préparatifs matériels mêmes de l'invasion — achèvement des *Bismarck* et *Tirpitz*, multiplication des engins amphibies, etc. — furent sacrifiés à l'accroissement de la flotte sous-marine contre le

trafic marchand allié. Les plus grands navires de surface, au lieu d'être soigneusement réservés à cette opération majeure, par exemple le *Scharnhorst* et le *Gneisenau*, — furent sacrifiés en des feintes stratégiques d'importance accessoire. Comme Napoléon, après sa vaine tentative contre l'Angleterre en 1805, Hitler se détourna d'elle et marcha contre la Russie après avoir perdu un temps précieux dans les Balkans [1] : ce fut sa perte.

EDMOND DELAGE.

[1] Lire, à ce sujet, le petit livre, *le Grain de sable*, d'E. N. DZELEPY, sur le rôle retardateur, essentiel, de la résistance de la Grève.