

Le trident de Neptune (1970)

Autor(en): **Bauer, Eddy**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **115 (1970)**

Heft 6

PDF erstellt am: **02.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-343565>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Le Trident de Neptune (1970)

Le 15 janvier 1943, l'amiral Doenitz, en relevant à la tête de la *Kriegsmarine*, le grand-amiral Raeder, comptait à son ordre de bataille 212 sous-marins opérationnels, dont 164 affectés au théâtre de l'Atlantique. Sur ce dernier nombre, il est vrai, il fallait déduire 66 unités retenues à leur base par des travaux de révision ou de réparations; d'autre part, 59 d'entre elles se trouvaient en transit aller ou retour; or à l'aller, il leur était interdit, sauf cas exceptionnel, de tirer leurs torpilles, tandis, qu'ils ne prenaient le chemin du retour qu'après les avoir tirées, de sorte que les meutes chargées de détruire les convois alliés au milieu de l'Atlantique, ne totalisaient pas plus de 39 *U-boote*.

Elles ne devaient pas être beaucoup plus nombreuses six semaines plus tard, puisque en regard des sous-marins entrés en service en janvier et février, ce ne sont pas moins de 25 *U-boote* que, durant le même délai, les Anglo-américains envoyèrent par le fond.

Et, pourtant, au mois de mars, les dégâts que ces meutes infligèrent aux convois alliés de l'Atlantique-nord furent effroyables: 82 cargos et pétroliers, jaugeant ensemble 476 349 tonneaux; ajoutons-leur 28 unités (151 028 tonneaux) qui succombèrent aux attaques des sous-marins allemands sur d'autres théâtres d'opérations (Méditerranée, Atlantique-sud, océan Indien), et l'on comprend que, fin 1943, le péril enfin conjuré, un rapport de l'Amirauté britannique ait conclu ainsi qu'il suit sur ce tragique épisode:

« Jamais les Allemands ne furent si près d'interrompre les communications entre le nouveau et l'ancien monde que durant ces vingt premiers jours du mois de mars 1943. »

Et le brillant historien de la *Royal Navy* qu'est le capitaine de vaisseau S.-W. Roskill, d'ajouter, en nous citant ce texte treize ans plus tard:

« Encore aujourd'hui, on ne saurait jeter un regard en arrière sur ce mois, sans éprouver un sentiment proche de l'horreur, en présence des pertes que nous subîmes... Plus d'un demi-million de tonnes avait été envoyé par le fond, et ce qui rendait ces pertes beaucoup plus

sérieuses que ne l'indiquait ce chiffre, c'est que près des deux tiers des navires coulés au cours de ce mois, l'avaient été en convoi ¹. »

Effectivement, si les *U-boote* avaient, des mois durant, poursuivi leurs succès de ces jours tragiques, l'opération « *Overlord* » aurait dû être remise jusqu'à l'embellie. Mais, dans l'entre-temps, faute du carburant qui leur parvenait par voie maritime, la 8^e *Air Force* américaine et le *Bomber Command* britannique auraient dû se relâcher de la pression qu'ils exerçaient sur la production industrielle du Troisième Reich, et, de ce fait, le grand-amiral Doenitz n'eût pas été contraint d'attendre le 30 avril 1945 ² pour engager l'*U 2511*, premier sous-marin du type XXI, qui aurait dû être produit en série à partir du printemps 1944.

L'intervention de ces bâtiments de type révolutionnaire eût vraisemblablement imposé de nouveaux ajournements au débarquement des armées anglo-américaines en Europe occidentale, pour ne pas dire qu'elle l'aurait relégué aux calendes grecques. Mais alors, notre pays et son armée dont les ressources économiques s'amincissaient à mesure que se prolongeait la guerre, auraient-ils pu maintenir jusqu'en 1947 ou 1948, leur position de neutralité intransigeante face au maître du continent, eût-il été Adolf Hitler ou Joseph Staline.

* * *

Ceci revient à dire que les appréciations de la situation auxquelles on se livre périodiquement dans un pays sans côtes maritimes et sans marine de guerre, comme la Suisse, ne sauraient, sous peine de demeurer gravement incomplètes, négliger ce que, dans les dernières années du XV^e siècle, l'historien Philippe de Commines appelait le « fait de la mer », et dont il reprochait la méconnaissance à son maître, le roi Louis XI.

A cet égard, il faut relever qu'en dépit de l'extraordinaire essor des transports aériens qui s'observe depuis vingt ans, les choses ont moins changé entre 1946 et 1970, qu'il ne le semble à première vue.

En octobre 1963, à l'occasion de l'exercice *Big Lift*, une armada volante de 240 avions transférait en 63 heures, la 11^e D.B. américaine de Fort Hood (Texas) aux aérodromes de Francfort, Ramstein et

¹ Roskill, S. W., captain, *The War at Sea 1939-1945*, volume II *The period of balance*, London, Her Majesty's Stationery Office, 1956, p. 367.

² Et le 4 mai suivant, les *U-boote* recevaient l'ordre de cesser les opérations...

Sembach, mais il ne s'agissait que de son personnel qui, une fois débarqué, fut acheminé sur les dépôts du Palatinat, où l'attendaient, déjà tout stockés et rangés comme à l'inspection, ses véhicules de combat et de transport, son artillerie et ses munitions. On est donc en droit de douter qu'en temps de guerre, on pourrait procéder de la sorte. D'autre part, ainsi que le marquait en 1955¹, le regretté amiral Pierre Barjot, le fonctionnement des « ponts aériens » postule leur ravitaillement en carburant sur les bases européennes qu'ils desservent, et ce ravitaillement ne saurait s'effectuer que par voie maritime.

Maintenir ses communications maritimes, interdire à l'ennemi l'usage des siennes, protéger ses côtes de toute insulte, tout en demeurant capable d'appuyer un débarquement sur le littoral adverse, telles sont les missions traditionnelles qui incombent à la puissance navale. Elle participe désormais à la dissuasion nucléaire, soit par le moyen de l'aviation embarquée, soit par celui du missile éjecté par un sous-marin en plongée. Le chantage atomique dont certains évoquent la perspective, peut aujourd'hui trouver sa source dans la profondeur des océans, et rien ne dit qu'il nous sera épargné à tout jamais.

* * *

Le tour d'horizon naval auquel nous convions le lecteur procède de sources diverses.

C'est tout d'abord la dernière édition (1970) des « *Flottes de combat* »² que, depuis 1943, publie, tous les deux ans, avec un soin et une diligence admirables, M. Henri Le Masson, de l'Académie de Marine. De tous les recueils du même genre que nous connaissons, c'est, de notre humble avis, celui qui se prête le mieux à pareille étude.

Son étendue (435 pages), la richesse de son illustration (1300 photos et dessins)³, l'actualité de son information, poussée dans un addendum jusqu'à septembre dernier, la claire et régulière disposition de chaque notice, tous ces éléments rendent, en effet, sa consultation aisée et facilitent la comparaison de marine à marine. De plus, ce *bénédictin* naval qu'est M. Henri Le Masson, a su, dans sa préface, s'élever des

¹ Dans *Vers la marine de l'âge atomique*, Paris, Amiot-Dumont, 1955, pp. 274-281.

² Paris, Editions maritimes et d'outre-mer, 1969.

³ Soit 400 de plus que dans l'édition précédente.

détails minutieux de l'analyse à une synthèse de grande portée politico-militaire. Ce faisant, il ne se départit jamais de l'objectivité qui convient à un ancien officier de renseignements, quelque désagréables que soient pour le camp de l'Ouest, certaines constatations, concernant l'évolution de la conjoncture aéronavale, que nous trouvons sous sa plume.

Nous avons aussi recouru à la collection de l'excellente « *Revue Maritime* », actuellement dirigée par le capitaine de frégate J. Demerliac. Bien entendu, selon la formule traditionnelle, les textes qu'elle publie, « n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs et ne doivent en aucune façon être considérés comme des prises de position officielles ou officieuses de la Marine ». Il n'empêche qu'ils ont été renseignés à bonne source et triés sur le volet. On en trouvera la citation au fur et à mesure de leur usage.

* * *

« Electronique et informatique sont, aujourd'hui, des éléments déterminants dans la conception de n'importe quel navire de combat. Les équipements correspondants en matière de détection aérienne et sous-marine, de transmission, de guidage, de traitement de l'information, etc. deviennent, chaque jour, plus élaborés et représentent un pourcentage toujours plus élevé dans les volumes occupés à bord et dans le coût de la construction. »

Le contre-amiral Clotteau, chef de la division « Matériel » de l'Etat-Major de la Marine française, apporte d'éloquents illustrations¹ à cette remarque par laquelle M. Le Masson inaugure la préface de ses « *Flottes de combat* ».

En 1940, l'électronique installée à bord du cuirassé *Richelieu* ne représentait que 2% de la somme dépensée pour sa construction et son armement. Elle entre aujourd'hui pour 40% dans le prix d'une frégate du type *Suffren*, à quoi l'on ajoutera encore 20% pour ses armes. Il est vrai que ses missiles antiaériens *Masurca* et anti-sous-marins *Malafon*² nécessitent, respectivement l'utilisation de plusieurs radars à missions diverses, et de trois sonars dont un remorqué, et que ces appareils de détection ravitaillent en informations deux calculatrices à grand débit.

¹ *L'évolution du matériel naval*, dans *Revue maritime*, mai 1969, pp. 559-581.

² *Masurca* aurait une portée de 40 km. *Malafon* est un planeur téléguidé porte-torpille qui largue sa torpille à tête chercheuse jusqu'à 13 km de portée.

C'est pourquoi le prix du bâtiment de guerre a septuplé dans l'espace d'une génération, et que pour les quelque 196 millions de marks que coûta au Troisième Reich, la construction du cuirassé *Bismarck* de 46 650 tonnes, on obtiendrait tout juste aujourd'hui une frégate polyvalente de 6000.

Dans ces conditions, on comprend aisément que dans cette course aux armements navals, l'écart entre les puissances n'ait cessé de s'accroître depuis une dizaine d'années. Les Etats-Unis demeurent en tête, talonnés par l'Union soviétique qui laisse largement derrière elle la Grande-Bretagne; la France suit cette dernière à distance, puis viennent l'Italie, le Japon, l'Allemagne fédérale, etc.

Tel est le classement quantitatif des marines de guerre en 1970. Un classement qualitatif les répartirait selon qu'elles possèdent ou non :

- des sous-marins affectés à la dissuasion nucléaire: Etats-Unis, Union soviétique, Grande-Bretagne, France.
- des porte-avions: Etats-Unis, Grande-Bretagne, France, Espagne, Argentine, Brésil, Australie, Canada.
- des porte-hélicoptères: Etats-Unis, Union soviétique, Grande-Bretagne, France, Italie.
- des unités de surface à propulsion nucléaire: Etats-Unis, Italie, Union soviétique ¹.
- des sous-marins de chasse à propulsion nucléaire: Etats-Unis, Union soviétique, Grande-Bretagne.

Quant au reste, il faut remarquer que ce qu'on appelle pompeusement le « processus de décolonisation » a relevé les marines des anciennes puissances coloniales d'une partie de leurs missions. A cet égard, citons le cas des Pays-Bas qui entretenaient une petite flotte en Extrême-Orient, de la France qui avait à assurer le transport de son 19^e C.A., d'Alger à Marseille, de l'Italie triplicienne ou fasciste qui

¹ L'*Enrico Fermi*, ravitailleur d'escadre italien, n'est pas à proprement parler un navire de combat. Ce qui n'a pas empêché les Américains de lui refuser le combustible nucléaire que les Italiens se sont procuré en France. Voilà démontrée l'étroitesse malveillante avec laquelle nous serait appliqué le traité de non-dissémination, s'il nous arrivait de le ratifier. Quant à l'U.R.S.S., il s'agit des brise-glace *Lénine* et *Arktika*.

avait tout intérêt à intercepter ce transport. Autant de problèmes du passé qui ne tracassent plus les Amirautés de La Haye, de Paris et de Rome, et il en va de même pour celle de Londres.

* * *

Quoi qu'il en soit, aucune puissance européenne ne saurait songer à rejoindre le peloton de tête. Aussi bien, est-ce entre les forces navales des deux « Super-grands » que peut se borner notre effort de comparaison. A cela près, toutefois, que les alliés européens de Washington lui apporteraient sur mer une contribution de valeur, ce que ne sauraient faire les satellites de Moscou en faveur de l'U.R.S.S., et que, pour le moment, la Chine populaire peut être tenue pour zéro dans ce décompte.

L'effort maritime soviétique, depuis vingt-cinq ans, s'est développé non seulement sur le plan militaire, mais encore dans le domaine de la marine marchande.

Au sortir de la deuxième guerre mondiale, ainsi que nous l'expose le capitaine de frégate Laugier¹, la flotte commerciale soviétique disposait de deux millions de tonnes, ce qui la plaçait au 11^e rang dans la hiérarchie des marines marchandes. Fin 1968, avec 10,5 millions de tonnes, elle a passé au 6^e rang et ne trouve plus devant elle que le Libéria, la Grande-Bretagne, les Etats-Unis, la Norvège et le Japon. Et le Kremlin ne se relâche pas de cet effort puisqu'il compte doubler le cap des 25 millions de tonnes vers 1980.

Et déjà les armateurs occidentaux jettent les hauts cris. A en croire l'assureur Lloyd, le pavillon soviétique pratiquerait des tarifs sans aucune proportion avec les exigences d'une saine gestion commerciale, et ces procédés de concurrence déloyale seraient en passe de leur causer un tort considérable.

Même si ce grief est justifié, les armateurs occidentaux feraient mieux de s'en prendre, chacun à son gouvernement respectif. Le commandant Laugier ne laisse pas de nous rappeler, en effet, que l'Union soviétique a fait construire à l'étranger et, principalement, de ce côté-ci du Rideau de fer, environ 60% de sa nouvelle flotte commerciale.

¹ *L'U.R.S.S. à la conquête des mers*, dans *Revue maritime*, février 1969, pp. 160-169.

Mais il y a plus et plus grave, car, aux environs de 1950 déjà, l'amiral Carney, premier commandant de la 6^e Flotte américaine affectée à l'OTAN, mettait en garde les alliés européens des Etats-Unis, contre le danger militaire de pareilles fournitures. Tout chalutier, cargo, pétrolier, entrepris sur leurs chantiers, remarquait-il, libérait une cale, des tôles, des moteurs, des équipements de tout genre, ainsi qu'une précieuse main d'œuvre spécialisée, au profit de la construction d'un bâtiment de guerre soviétique destiné à donner la chasse à la navigation occidentale sur tous les océans.

On n'en est pas là assurément, mais, en attendant, sous toutes les latitudes et longitudes, on signale depuis quelques années la présence de chalutiers soviétiques dont l'important équipement électronique ne trouve pas sa justification dans les nécessités de la pêche hauturière. Tout hérissés d'antennes, ce ne sont pas seulement des tonnes de morues et de harengs congelés qu'ils ramènent de leurs croisières, mais, vraisemblablement, de précieuses collections de renseignements d'ordre militaire, météorologiques et océanographiques.

Or, en vingt ans, à compter depuis 1948, l'appoint des chantiers européens a permis à la flotte de pêche soviétique de passer de moins de 1,3 à 4,5 millions de tonnes, et, peut-être, d'ici quelques mois, verra-t-on un chalutier russe construit à Saint-Nazaire, pister le sous-marin lance-engins *Le Redoutable*, au sortir de la rade de Brest...

* * *

« Nous avons ravi la primauté des mers aux grands pays capitalistes, et ceux-ci reconnaîtront tôt ou tard qu'ils ont perdu leur position prédominante », s'écriait, l'autre jour, l'amiral S. Gortchkov, commandant en chef des forces navales soviétiques, au témoignage de M. Henri Le Masson. On ne s'étonnera pas que ce grand chef, doublé d'un remarquable organisateur, s'enorgueillisse de l'œuvre qu'il a réalisée, depuis la crise de Cuba, à l'issue de laquelle, fin-octobre 1962, Nikita Khrouchtchev dut baisser pavillon devant le président Kennedy, faute de disposer de forces navales adéquates¹. Mais qu'en est-il quand on en vient au fait et au prendre?

¹ Il est vrai que Khrouchtchev reprit l'avantage dès que la discussion se transporta sur le plan diplomatique.

Sur ce sujet, par rapport à la précédente, relevons que M. Le Masson a considérablement enrichi et amélioré la section soviétique de l'édition 1970 de ses « *Flottes de combat* » : 103 photos, dont 56 inédites, au lieu de 83 voici deux ans. C'est aussi que les bâtiments de l'amiral Gortchkov naviguent sur tous les océans, alors que par le passé, ils demeuraient confinés dans les mers avoisinant le continent russe : exposés désormais aux téléobjectifs occidentaux, leurs caractéristiques nous sont aujourd'hui mieux connues.

Si nous suivons notre auteur dans sa tournée d'inspection, un certain nombre de constatations s'imposent d'ores et déjà :

Sous pavillon étoilé, nous trouvons en 1970, 36 portes-avions et porte-hélicoptères, embarquant quelque 2500 machines volantes. Il est vrai que 14 de ces unités ont participé à la guerre du Pacifique, et seront prochainement envoyés à la ferraille. Mais dans le même espace de temps, entreront en service trois porte-avions de 95 000 tonnes à propulsion nucléaire¹, et quatre *Landing Helicopter Assault Ships* de 40 000 tonnes, qui, outre leurs hélicoptères, transporteront encore des chalands de débarquement, arrimés sur un radier.

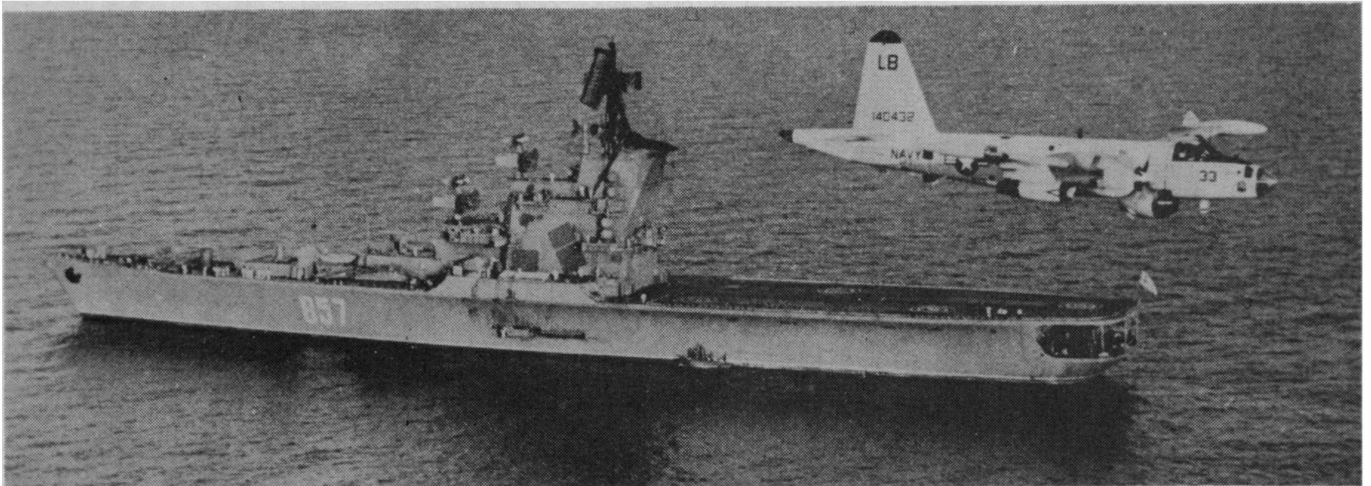
Dans l'autre camp, nous ne trouvons que les deux porte-hélicoptères *Moskva* et *Leningrad* qui sont apparus en Méditerranée, en octobre 1968. Jaugeant quelque 20 000 tonnes, ils pourraient faire décoller 15 ou 18 appareils. On leur attribue des missions amphibies et des missions anti-sous-marines.

Le Pentagone affecte 41 sous-marins à propulsion nucléaire, à la dissuasion, tandis que le Kremlin disposerait pour la même mission, d'une centaine d'unité de cette catégorie. Mais cette supériorité numérique ne confère à l'U.R.S.S. aucun avantage d'ordre stratégique.

Effectivement les sous-marins soviétiques de dissuasion ressortissent à sept types différents, armés de deux, trois, quatre, six ou huit missiles, mais la majorité de ces 400 ou 500 engins étant aérodynamiques, il s'ensuit qu'on ne peut les tirer en plongée; d'autre part, ils ne portent pas au-delà de 650 kilomètres pour les uns et de 1200 pour les autres. Mais encore, faut-il remarquer qu'une soixantaine d'entre eux sont à propulsion Diesel-électrique, c'est-à-dire qu'ils se verront forcés d'émer-

¹ Ils seraient en service depuis deux ou trois ans déjà, si le Secrétaire à la Défense R. Mac Namara n'en avait annulé la commande sur la foi d'un de ces calculs « coût-efficacité » auquel nous croyons devoir demander notre avion de combat. Quoi qu'il en soit, ces trois géants sont budgetés 1,6 milliards de francs suisses chacun.

Le porte-hélicoptères soviétique *Moskva*



Déplacement: 20 000 tonnes; longueur: 190 m largeur: 30,50 m, tirant d'eau: 7 m, vitesse: 30 nœuds (57 kmh).
Armement: 2 rampes pour missiles antiaériens, 4/57 mm aériens; 3 rampes pour missiles anti-sous-marins; 15 à 18 hélicoptères.
N. B. — Le bâtiment est survolé par un patrouilleur américain *Neptune* P2H. (Cliché FAN).

ger pour recharger leurs batteries, ou de naviguer au *schmorchel*, ce qui réduira leur vitesse de transit.

En face de cet échantillonnage, les 41 sous-marins américains qui revendiquent cette mission, ressortissent à trois classes qui ne présentent entre elles que de menues différences. Ils sont tous à propulsion nucléaire, et sont uniformément armés de 16 engins *Polaris A2* et *A3* auxquels on attribue une portée respectivement, de 2600 et 3700 kilomètres. Au surplus, à partir de cette année, 30 d'entre-eux seront rééquipés à l'aide du *Poseidon*, capable d'envoyer à 5300 kilomètres une ogive nucléaire du type MIRV, c'est-à-dire à plusieurs corps de rentrée.

Dans cette catégorie d'armement, comme dans celle de l'aéronavale, l'avantage demeure indiscutablement aux Etats-Unis. Mais pour combien de temps? Selon M. Le Masson, le prototype d'une nouvelle classe de sous-marin nucléaire lance-engins, fidèle réplique des *La Fayette* américains, des *Resolution* britanniques et des *Redoutable* français, aurait récemment rallié les flotilles soviétiques de dissuasion, et nul doute que les Russes ne soient capables de le reproduire à raison de trois ou quatre exemplaires par an.

* * *

Déjà dans l'entre-deux guerre, l'Union soviétique avait mis l'accent de son réarmement naval sur la construction de sous-marins, et en comptait au moins 200, si ce n'est même 250 à son ordre de bataille, le jour où Hitler déclencha l'Opération « Barbarossa ». La paix revenue, Staline poursuivit sur cette lancée, et le fit avec d'autant plus de zèle et de succès que la victoire de 1945 mit à disposition des constructeurs russes, un certain nombre d'*U-boote* de l'excellent type XXI, dont nous parlions précédemment.

Les successeurs de Staline ne se sont pas relâchés de cet effort soutenu depuis 1945, si bien qu'on estime à quelque 260, le nombre des sous-marins qu'en cas de rupture, le Kremlin pourrait d'un jour à l'autre lancer à l'assaut des communications de ses adversaires. C'est cent de plus que n'en comptait sous ses ordres, l'amiral Doenitz quand, en mars 1943, il faillit mettre les Anglo-américains sur les genoux.

Les Américains qui, entre 1942 et 1945, ont mené au tonnage japonais une guerre impitoyable et finalement victorieuse, se sont, depuis

lors et, comme il était naturel, désintéressés de cette forme d'hostilités. Aussi bien, ne disposent-ils plus que de 69 sous-marins de chasse à propulsion Diesel-électrique, et encore 49 d'entre-eux, lancés avant 1945, puis refondus, arrivent à la fin de leur carrière.

Ici ce sont les Russes qui mènent. Que l'on ne croie pas pour autant, qu'ils prendraient au dépourvu leurs adversaires éventuels. Si les Américains ont abandonné depuis plus de dix ans la construction du sous-marin classique, c'est pour porter leur effort sur celle des sous-marins de chasse anti-sous-marine à propulsion nucléaire. A l'heure où nous écrivons ces lignes, ce ne sont pas moins de 56 bâtiments de ce type qui s'opposeraient aux corsaires soviétiques; quinze autres entreront en service d'ici 1974, cependant qu'on étudie un nouveau type qui serait capable d'évoluer à plus de 30 nœuds (57 kmh) en plongée.

Même effort significatif en ce qui concerne les bâtiments anti-sous-marins de surface, frégates et escorteurs océaniques, comme on dit au Pentagone, au nombre desquels on fera figurer le *Bainbridge* et le *Truxtun* à propulsion nucléaire qui n'ont leur pareil dans aucune marine du monde. L'un dans l'autre, ce ne sont pas moins de 130 unités modernes qui participeraient à cette lutte sous pavillon américain. Et l'on n'oubliera pas que dans cette catégorie des frégates et corvettes, les alliés des Etats-Unis leur apporteraient un concours de valeur équivalente. Le dernier mot sur ce sujet est donc très loin d'être dit.

Le 21 octobre 1967, trois engins mer-mer soviétiques tirés par une vedette égyptienne de même origine, coulaient à 27 kilomètres de portée, le destroyer israélien *Eilath* qui patrouillait à la nuit tombante, au large d'Alexandrie.

L'événement a fait sensation et à juste titre, car, alors qu'elles manquent présentement dans le camp occidental, ces armes offrent de redoutables possibilités aux forces navales soviétiques; reprises en charge sur leur trajectoire par un avion-relais, elles pourraient atteindre leur but bien au-delà de l'horizon-radar du bâtiment lanceur. Or, fin 1969, nous trouvons ces engins surface-surface installés à bord de quatre croiseurs de la classe *Kresta*, du même nombre de croiseurs de la classe *Kynda* et d'une bonne douzaine de destroyers des séries *Kanin*, *Krupnyi* et *Khildin*¹.

¹ Dénominations en usage à l'OTAN.

Mais la riposte est déjà en route et de plusieurs côtés à la fois, car une telle arme revalorise les petits tonnages dont sont contraintes de se contenter les marines secondaires. C'est ainsi qu'en Israël on a mis au point l'engin *Gabriel* qui, portant à 20000 mètres, sera installé à bord de ces vedettes dont on a tant parlé au tournant de l'année, et qu'en Italie, on pousse activement la réalisation du *Nettuno* de même mission.

En France, après avoir cherché dans la direction d'un système anti-missile, dénommé *Mandragore*, on s'est rallié, pour des raisons d'économie, à la solution du *MM 38 Exocet* qui, comme l'indique ce sigle, est un engin mer-mer portant à 38 kilomètres, et qui doit son nom à un poisson volant de l'Atlantique. Toujours est-il que cette économie est toute relative, puisque pour le prix d'un seul de ces engins on pourrait fabriquer 1000 obus de 100 mm.

Il n'empêche que plusieurs marines étrangères s'intéressent à cette réalisation de « Nord-Aviation » qui sera installée à bord du croiseur antiaérien *Colbert* et des corvettes *C.67*. Et pour cause, car, rasant les flots à deux mètres d'altitude, l'*Exocet* échappe à la surveillance des radars, cependant qu'en fin de trajectoire, un dispositif autodirecteur l'amène au but; à l'impact, cet engin de 700 kilos fait déflagrer 150 kilos d'explosif, alors que l'obus de 330 mm du *Dunkerque* (1932), pour un poids de 570 kilos n'en contenait que 19, avec une bien moins grande probabilité de toucher.¹

* * *

Deux remarques s'imposent à l'issue de cette revue:

- 1^o Que les croisières océaniques qu'effectuent régulièrement les forces navales de l'amiral Gortchkov, démontrent que, tout en disposant de points d'appui en Syrie, en Egypte et au Yémen, les Russes dominent les questions de ravitaillement en mer aussi aisément que les Américains.
- 2^o Que la marine soviétique a formé depuis quelques années un corps de fusiliers-marins, et a été dotée parallèlement des unités de transport, d'appui de feu et de débarquement adéquates.

¹ Le 24 mai 1941, le *Bismarck*, sur 93 obus de 380 mm, tirés à une portée d'environ 23 000 mètres, ayant obtenu 3 ou 4 impacts sur le *Hood* et 4 sur le *Prince of Wales*, tous les marins estiment que son tir fut excellent.

Et nous en arrivons à notre conclusion. Ce faisant, nous ne saurions mieux faire que de l'emprunter au contre-amiral M. Peltier, de l'Académie de Marine, qui, pour avoir figuré dans la mission française en Finlande durant l'hiver 1939-1940, et fonctionné, après la guerre, comme attaché naval près l'ambassade de France à Moscou, peut être tenu pour l'un des meilleurs connaisseurs de notre sujet :

« La Marine, a-t-il écrit ¹, est un instrument puissant que de différentes manières l'U.R.S.S. a mis au service de sa politique générale, et bien entendu de son idéologie qui ne désarme pas, loin de là, malgré la perte de vitesse qu'elle enregistre à l'intérieur et à l'extérieur du pays. La Marine s'est affranchie de la servitude des mers fermées, qui a si longtemps pesé sur elle et enfin devenue océanique, elle est capable de « servir » utilement, qu'elle soit flotte marchande, de pêche, scientifique. Quant à la flotte de guerre, elle ne se concentre pas seulement sur l'idée d'un conflit atomique et selon la théorie générale militaire en cours à Moscou, elle envisage les éventualités de luttes avec les moyens classiques et ne cesse de s'y préparer.

« Les dirigeants soviétiques ont donc bien compris le rôle de la mer. On ne peut en effet le méconnaître et une puissance qui oublie ou néglige cette vérité première est condamnée à aliéner son indépendance. »

Tel est, nous semble-t-il, le dernier mot sur la question.

Lt.-colonel Ed. BAUER



¹ *Une flotte océanique dans Revue maritime*, février 1969, pp. 170-183.