

# Stratégie navale

Autor(en): **Richardot, Philippe**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): - **(2021)**

Heft 1

PDF erstellt am: **27.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-977651>

## **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.



Un porte-avions de la classe *Nimitz* emporte 3'200 marins et 2'480 personnels pour le groupe aérien. Cette classe de navires mesure 333 mètres de long, pèse 97'000 tonnes et emporte entre 77 et 90 appareils. Photo © US Navy.

*International*

## Stratégie navale

**Philippe Richardot**

Historien

Comme la géographie détermine la géopolitique, la Suisse n'est pas une puissance navale. Se désintéresser de ce qui se passe sur les mers ne serait pourtant pas très sage car plus de 80% du ravitaillement de la Suisse passe par les voies maritimes et que la moitié de ses partenaires commerciaux sont hors d'Europe. Par ailleurs, des rumeurs de guerre pèsent sur le grand lac intérieur qu'est la mer Méditerranée, sorte de Léman qui borde trois continents. La 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. À technologie comparable et même à nombre supérieur, une mauvaise stratégie compromet les chances de vaincre sur mer. L'Allemagne des deux guerres mondiales, bien qu'ayant une flotte puissante, n'a jamais été une puissance navale faute d'une stratégie appropriée.

### 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. Phéniciens, Carthaginois, Grecs, Vénitiens, grands empires coloniaux ont d'abord cherché à établir des comptoirs, soit des bases commerciales, avant de conquérir éventuellement l'arrière-pays. Les distances entre les empires coloniaux et leurs comptoirs demandaient des bases relais. 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 obligés où la terre pince l'espace maritime. Ils sont l'équivalent des vallées ou des cols de 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 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; 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'océan Atlantique contre les communications alliées. Les Alliés en effet avaient à leur disposition des couloirs plus sûrs que la Manche. 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. Le verrou maritime le plus abouti est celui où la terre peut avoir une action décisive sur la mer (soit une largeur d'une quinzaine de kilomètres ou moins). En 1452, la construction de la forteresse de Rumeli Hizari et l'installation de pièces portant à près d'un kilomètre ont assigné au détroit du Bosphore (large de 660 m à cet endroit) son rôle de verrou. Le détroit des Dardanelles miné et solidement défendu par des batteries côtières est resté fermé à la flotte franco-britannique (1915). Le blocage de canaux stratégiques comme ceux de Suez ou de Panama est rendu encore plus aisé: des navires coulés suffisent à en bloquer l'accès pour une période longue. L'action aérienne renforce le caractère hermétique des verrous. Les mers

étroites facilitent l'action de l'arme aérienne sur les forces navales qui sont canalisées et aisément repérables, comme l'illustrent les combats entre Japonais et Américains pour les îles Salomon (1943). 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. Bases et verrous navals n'offrent pas la maîtrise si l'on ne tient pas la mer.

L'action navale tactique est marquée par le terrain quand elle se rapproche des côtes. C'est vrai pour les batailles navales anciennes, mais aussi 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 av. J.-C.) 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 barrière corallienne 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.

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 désarmés 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. La détection visuelle est gênée par la pluie et le brouillard mais la détection électromagnétique et thermographique pareillement. 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*). L'Invincible Armada espagnole, lors de sa tentative de débarquer en Angleterre, a perdu 59 navires sur 130 à cause du mauvais temps, alors que les combats ne lui en font perdre que quatre (1588). La tempête a un rôle dans presque tous les débarquements à travers la Manche. Le débarquement de César en (Grande)-Bretagne fut victime des aléas de la tempête à plusieurs reprises. Elle empêcha l'arrivée des 18 navires transportant sa cavalerie. Par la suite, César se trouva momentanément bloqué après la destruction de sa flotte par la tempête du 30 au 31 août 55 av. J.-C. Il dut sacrifier 12 navires pour trouver les pièces détachées nécessaires aux 68 restants. Le duc de Normandie Guillaume le Conquérant a dû différer son départ à cause de la tempête et affronter pendant cette attente une crise morale et des désertions (1066). En sens inverse, près de neuf siècles plus tard, le mauvais temps réduisit l'opportunité d'un débarquement en Normandie à la fenêtre étroite du 6 juin 1944. Cette fenêtre était d'autant plus étroite que les Alliés voulaient une traversée de nuit pour protéger la flotte, une nuit de pleine lune pour faciliter les largages aéroportés et une longue journée pour bénéficier d'un meilleur appui aérien. Ces conditions météorologiques étaient réunies en mai. Néanmoins, ce mois était nécessaire pour une campagne d'interdiction aérienne destinée à couper la Normandie des communications allemandes. Par conséquent, l'occasion se limitait aux 5-7 juin ou deux semaines plus tard. La première date retenue est le 5 juin, mais le jour précédent les prévisions météorologiques sont mauvaises. Des nuages bas, des vents violents, une mer démontée rendaient les opérations aériennes impossibles, le débarquement dangereux pour les péniches et auraient diminué la précision du feu naval. Le général Eisenhower reporta l'opération au 6 juin, date rendue possible grâce à de meilleures prévisions météorologiques. La date du 6 juin n'était pas idéale, en particulier dans le secteur américain d'Omaha Beach où les creux de un à deux mètres ont désorganisé les premières vagues et coulé 27 chars amphibies sur 32, privant l'infanterie de son appui direct. Après cette date, les prévisions annonçaient des risques de tempête dangereux pour le transport par mer. En effet, après l'établissement de la tête de pont, la tempête du 19 juin détruisit près de 300 navires logistiques et un nombre incalculable de petits navires de liaison. Mais la logistique alliée n'était pas significativement atteinte. Eisenhower remarqua qu'un tel désastre aurait été fatal pour toute autre nation que les États-Unis dont l'immense capacité industrielle et navale pouvait combler les vides.

La tempête neutralise l'aéronavale. Elle peut lui créer aussi des pertes. Ce fut le cas fin 1944 pour la flotte américaine de l'Amiral Halsey prise par une tempête en mer des Philippines : 150 appareils balayés hors des ponts des porte-avions, trois 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 péninsule coréenne 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 leurs lignes de communication. Malgré une forte opposition, MacArthur fit prévaloir un débarquement sur Inchon, deuxième port du pays et ville de 250'000 âmes qui ouvrait la route sur Séoul, la capitale occupée par l'ennemi, 40 km plus à l'est. La marée, principal obstacle à l'accès d'Inchon, n'offrait qu'une profondeur de 9-10 mètres suffisante pour les Landing Ships Tank que les 15 septembre, 11 octobre et 3 novembre. L'urgence de la situation dictait le 15 septembre. À 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 et 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 huit 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 être coincés sur un fond boueux de 5'500 m 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 américaines étaient de 20 tués, un disparu et 174 blessés. Prévoir la météorologie est donc une tâche militaire. Depuis la Seconde Guerre mondiale, les aléas climatiques sont prévisibles avec 48 voire 72 heures d'avance pour les plus grosses intempéries. Néanmoins, elles ne sont pas fiables à 100 % et un coup de grain peut paralyser l'aéronavale.

Tenir la mer dépend surtout de la logistique, avant même que du climat et de l'ennemi. Les impératifs logistiques ont augmenté parallèlement à la complexité des navires. Le coût de possession d'une flotte pose un véritable problème de disponibilité des matériels. À cela s'ajoute le problème permanent de la durée des opérations. Les navires même ravitaillés en mer ne peuvent tenir la mer aussi longtemps que les forces terrestres tiennent le terrain. Les navires et les équipages doivent revenir à quai pour redevenir opérationnels. La stratégie navale est marquée par l'absentéisme des forces. Les phases d'absentéisme sont compensées par des unités nombreuses en échange de celles qui retournent au port. Opérant dans l'immensité sans être au contact permanent de l'ennemi, les forces navales sont confrontées au problème du transit logistique. Le transit logistique est constitué des navires qui se rendent sur le théâtre des opérations et de ceux qui le quittent. Lors de ce transit, les navires ne sont ni en opération ni à quai : ils sont un poids mort bien que statistiquement considérés comme « disponibles ». Le problème est 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)

Flotte de sous-marins allemands (février 1945)		
Total inventaire	330	100 %
Disponibles	120	36 %
A quai	39	12 %
En mer	81	24 %
dont en route (aller ou retour)	64	19 %
En opération	17	5 %

Disponibilité des porte-avions et navires amphibies porte-aéronefs américains (1 <sup>er</sup> juillet)		
Nombre de porte-avions dans l'inventaire	13	100 %
En opération (Pacifique-océan Indien)	2	15 %
A quai pour maintenance	7	54 %
dont disponible en septembre 2003	1	
dont disponible en octobre 2003	1	
dont disponible en novembre 2003	1	
dont disponible courant 2004	1	
dont disponible en octobre 2004	1	
dont disponible en novembre 2004	1	
désarmé à partir du 7 août 2003	1	
Essais à la mer	2	15 %
Dont déploiement en 2005	1	
Porte-avions école	1	8 %
A quai	1	8 %
Nombre de navires amphibies dans l'inventaire	12	100 %
En opération (Méditerranée, Pacifique)	2	17 %
A quai pour maintenance	7	58 %
Entraînement à la mer	1	8 %
Transit de retour	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. Même avec un excellent taux de disponibilité, un navire aura toujours besoin d'un temps de relâche. L'indisponibilité des matériels qui se traduit par l'absentéisme sur mer n'est compensable que par le nombre. La logistique impose l'équation « 1 matériel = 0 pendant x temps ».

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 XX<sup>e</sup> siècle a offert des techniques de longue vue en surface et en profondeur. La détection électromagnétique repère les navires ennemis à des

dizaines voire des centaines de kilomètres. Les émissions radio et radar signalent d'autre part celui qui les émet. Mais la technique peut être contrée par la technique. Le brouillage des systèmes de détection électromagnétique est une solution. À défaut de pouvoir brouiller les écoutes adverses, l'émission de faux messages peut leurrer. La détection acoustique signale de loin un navire ennemi s'il n'a pas une propulsion discrète. Mais une propulsion discrète, des moyens de détection et de brouillage performants, l'aviation et le satellite n'offrent une détection à longue portée en mer qu'à celui qui peut se les offrir. 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.

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

Dans 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 se calquaient sur 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 XVII<sup>e</sup> siècle : se crée alors en Europe un corps d'officiers de marine spécialisés à la place de soldats de terre et de marchands navalisés. Depuis le XVII<sup>e</sup> 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. D'autre part, la profondeur sous-marine offre le meilleur des camouflages qui existe sur notre planète. Le stratège de la mer doit se faire stratège du ciel. Tout en augmentant l'allonge des combats sur mer, l'aéronavale et les missiles 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 américains 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 changée : la capacité massive de projection des forces navales. Pendant les deux guerres du Golfe, la mer a assuré 80% du fret américain 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 : la maîtrise totale de la mer (un seul camp tient la mer) et la maîtrise contestée (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

Lorsque la stratégie d'action est déterminée, il s'agit de préciser les opérations qui la mettront en œuvre.

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

Vous êtes :		
Vous choisissez :	Le plus faible	Le plus fort
Destruction des forces navales (ou neutralisation)	Vous vous suicidez ou vous condamnez à l'inaction	Vous détruisez ou bloquez les forces ennemies
Guerre des communications	Vous gênez les communications ennemies	Vous affectez l'économie ennemie de façon décisive et étendez votre rayon d'action
Défense côtière	Vous gênez l'approche maritime de l'ennem	Vous annihilez votre avantage

## 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,

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 renforcent l'action stratégie navale contre la terre dans la profondeur, mais sur mer n'apportent qu'un changement tactique.

P. R.

Opérations : mise en œuvre de la stratégie navale		
	Le plus faible	Le plus fort
Buts stratégiques		
Stratégie d'action	Interdiction navale	Maîtrise des mers
Destruction des forces navales (ou neutralisation)	Bataille décisive Offensive limitée (raid) Flotte en vie	Bataille décisive Blocus de la force ennemie Offensive limitée (raid naval ou aéronaval) Flotte en vie
Guerre des communications	Offensive: Guerre de course ou sous-marine contre flotte marchande	Offensive : Démonstration Blocus de la flotte marchande  Destruction des ports (raids navals ou opérations amphibies) Évacuation (opérations amphibies) Conquête de bases avancées (opérations amphibies)
	Défensive : Patrouilles (chercher et détruire) Convois armés Routes à distance de sécurité Attaque des bases corsaires Forçage de blocus localisé Flotte en vie	Défensive : Patrouilles (chercher et détruire) Convois armés Routes à distance de sécurité Attaque des bases corsaires  Flotte en vie
Défense côtière (guérilla navale)	Contre-offensive : Flotte en vie (dissuasion en mer) Contre-attaques côtières limitées	Contre-offensive : Flotte en vie Contre-attaques côtières limitées
	Défensive : Minage, patrouilles, artillerie côtière, appui aérien	Défensive : Minage, patrouilles, artillerie côtière, appui aérien