

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 100 (1955)
Heft: 10

Artikel: Puissance navale et guerre terrestre [fin]
Autor: Bauer, Eddy
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-342689>

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: 11.12.2024

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

Encore faut-il l'avoir préalablement étudiée sous toutes ses faces. Or, les problèmes que pose la défense nationale sont multiples autant qu'ardus et les organes chargés de les résoudre ont besoin de cette confiance que nous recommande le général Kruls.

Colonel E. LÉDERREY

Puissance navale et guerre terrestre

(fin)

Après avoir établi ces faits sur le plan de l'histoire, le vice-amiral Barjot en discute l'application actuelle, en regard de la présente conjoncture politico-militaire et compte tenu de l'état de la technique.

Il est clair, au cas d'un conflit entre l'Est et l'Ouest, que les coalisés du pacte atlantique ne résisteront à l'invasion que dans la mesure où ils seront capables d'assurer leurs communications maritimes. Sur les 17 divisions et les deux brigades qui montent aujourd'hui la garde entre les Alpes bavaroises et la Baltique, on compte 8 divisions blindées, et chacune des 9 divisions d'infanterie, placées avec elles sous l'autorité du maréchal Juin, comprend de son côté un bataillon de chars moyens. Ajoutons-leur encore les éléments blindés des Corps d'armée, et nous arrivons ainsi à un effectif de quelque 3000 engins chenillés de combat qui seront près de 4500, quand les *Streitkræfte* de Bonn seront devenues une réalité. Or, la consommation d'essence du *Patton M 47* est de 4,9 litres au kilomètre, et celle du *Centurion III* ou *VII* doit être du même ordre de grandeur. A quoi l'on joindra pour la division blindée du type O.T.A.N. les besoins de 2700 véhicules motorisés et de 750 motos. Les Grandes Unités d'infanterie seront moins assoiffées ; il n'en faudra pas moins pourvoir à leur ravitaillement en carburant.

Si donc le S.H.A.P.E. et le Commandement « Centre Europe » se proposent, comme il est raisonnable, d'opposer la mobilité au nombre, et de pratiquer une stratégie de rapides et profonds coups de boutoir, destinés à décontenancer, à désorganiser et à décimer l'adversaire, il faudra qu'ils puissent s'assurer en toute saison un ravitaillement en combustible liquide aussi régulier qu'abondant, faute de quoi l'ennemi éventuel fera valoir sans obstacle son énorme supériorité numérique. D'après des calculs basés sur l'expérience de la guerre de Corée, où les blindés, toutefois, ont joué un rôle assez effacé, l'on devrait compter avec 10 à 11 kilos de carburant par homme et par jour. Sa subsistance, ses munitions, ses rechanges s'estimant quotidiennement à 20 kilos, un million d'hommes au combat réclameront environ le même nombre de tonnes par mois.

Le système de guerre auquel on s'est arrêté dans le camp occidental requiert encore une aviation tactique mordante et toujours en vedette. Elle suppléera, par ses interventions répétées, au coude-à-coude que l'on ne saurait obtenir par le moyen du front continu, face à la masse soviétique. Nul doute que l'aviation à réaction ne se prête le mieux possible à ces actions de surprise et d'exécution instantanée. Mais, ici aussi, force est bien de constater que la défense de l'Europe n'a de chance de s'invétérer que moyennant le pétrole que l'Europe ne produit pas, et qu'elle devrait se procurer en Moyen Orient, par la voie de la Méditerranée, ou faire venir du Continent américain, par celle de l'Atlantique.

Le vice-amiral Barjot ne croit pas que l'aviation puisse de longtemps remplacer la navigation maritime, si l'aviation et les forces navales de l'U.R.S.S. bloquaient hermétiquement l'Europe occidentale. Mettant en œuvre 1218 appareils dont 899 *Dakota*, le pont aérien qui reliait Francfort à Berlin-Tempelhof (450 km.) débita 135 000 tonnes par mois, c'est-à-dire le chargement d'un cargo quotidien, mais il consumma 60 000 tonnes par mois, soit l'équivalent de 4 pétroliers faisant la navette entre le Texas et Bremerhaven.

Lors de la guerre de Corée, sur des itinéraires de 9000 à 13 000 kilomètres, le pont aérien San-Francisco - Tokio (141 quadrimoteurs et 18 départs par jour) débitait 2650 tonnes par mois et revenait à 25 mètres cubes d'essence par tonne de fret transportée. Il y a plus : un pont aérien Amérique - Europe réclamerait à son tour l'importation maritime de quantités considérables de carburant pour assurer la rotation des cargos aériens. Pour obtenir par la voie des airs 150 000 tonnes de combustible liquide, il faudrait mensuellement répartir 1 400 000 tonnes par mois entre les escales intermédiaires. Il faudrait de la sorte avoir 70 pétroliers de 15 000 tonnes à la mer, alors que la voie maritime, pour la modique dépense de 20 000 tonnes de mazout, n'en demanderait qu'une vingtaine entre Curaçao et Brest. Ces calculs, que nous présente le vice-amiral Barjot, nous prouvent, à n'en pas douter, que sur le pont aérien les rotations d'avions et de pétroliers risquent de tourner au cercle vicieux...¹

Depuis quelques années, cependant que les capitalistes de certains Etats occidentaux se félicitent publiquement des commandes de cargos et de pétroliers que le gouvernement de l'U.R.S.S. placent dans leurs chantiers, les ministres de la Marine de ces mêmes Etats justifient devant leurs Parlements respectifs des programmes navals de plus en plus importants et onéreux, en arguant du fait que la flotte soviétique, rendue à l'autonomie administrative depuis 1950, a conquis la seconde place parmi les Marines militaires du monde. Curieux paradoxe à la vérité, car, comme l'établit l'amiral américain Carney, chaque bâtiment de commerce construit en Grande-Bretagne, au Danemark, en France, etc., pour le compte de Moscou, libère une cale, des tôles, des Diesels et de la main-d'œuvre au profit d'un nouveau bâtiment de guerre soviétique destiné à traquer la navigation alliée.

Quoi qu'il en soit, tout le monde convient que l'effort

¹ Et bien entendu, en cas d'opérations, il faudrait encore tenir compte des pertes et faire escorter les convois d'essence.

naval soviétique, auquel préside depuis des années l'amiral Kouznestzov, chef d'Etat-Major Général de la Marine, a obtenu d'ores et déjà des résultats remarquables, puisque aujourd'hui, on trouverait sous le pavillon de l'U.R.S.S., abstraction faite des non-valeurs : 25 croiseurs, dont 12 flambant neufs et de type océanique, une centaine de destroyers et au moins 370 sous-marins et peut-être, en chantier, 2 porte-avions. L'aéronavale, de son côté, connaît un essor analogue et dispose d'avions d'exploration *Tupolev TU 70* et de bombardiers biréacteurs du type *Ilyouchine IL 28*. L'ensemble encadrerait 750 000 marins et 52 000 aviateurs.

Assurément, la coalition occidentale contrôle les issues de la Baltique et de la mer Noire, ce qui réduirait, au début tout au moins des hostilités, les corsaires rouges à opérer à partir de Mourmansk, en doublant le cap Nord. D'autre part, sur les 370 sous-marins indiqués ci-dessus, 125 seulement peuvent être considérés comme océaniques, et un certain nombre de ces derniers sont stationnés en Extrême-Orient.

Il n'en reste pas moins vrai qu'au mois de septembre 1940, l'amiral Raeder, avec un nombre équivalent d'*U-boote* de ce type coulait plus de 300 000 tonnes aux Anglais et à leurs alliés, que les Russes ont fait main basse sur bon nombre des unités allemandes du type le plus récent, qu'ils disposent de tous les projets et expériences de leurs anciens ennemis, et qu'il n'y a pas lieu de penser qu'ils se montrent moins bons élèves et moins bons assimilateurs dans ce domaine que dans celui de l'aviation. Enfin, au lendemain de la Conférence nucléaire de Genève, il serait téméraire de les croire incapables de donner un rival au *Nautilus*, c'est-à-dire de mettre en service un sous-marin à propulsion atomique, évoluant sous les flots à 25 nœuds (46 kmh.) et doté d'un rayon d'action pratiquement infini.

Comme on le voit, la menace est fort sérieuse et, par une liaison nécessaire des deux domaines, ne doit pas laisser d'exercer son influence sur les plans du S.H.A.P.E. concernant la défense terrestre de l'Europe. Permettre à l'Armée rouge

d'ouvrir les accès de la Méditerranée et de la mer du Nord aux corsaires de l'amiral Kouznestzov, ce serait compromettre gravement le ravitaillement des armées au combat en carburant, ce serait aussi les exposer à être coupées du « grand arsenal des démocraties ».

Mais, parallèlement, elle conduit les puissances de l'O.T.A.N. à remodeler leurs flottes pour la conjurer sur les océans. D'où la construction de nombreux escorteurs équipés de radars de surface et d'appareils d'écoute perfectionnés, ainsi que d'armes capables de détruire l'adversaire immergé à des profondeurs jugées hors d'atteinte en 1945. Bien entendu, ces bâtiments de 25 à 30 nœuds (46 à 55 kmh.), au lieu des 20 nœuds (37 kmh.) d'il y a 10 ans, agiront en liaison avec des avions également spécialisés.

Les uns agiront à partir des côtes, comme les quadrimoteurs *Avro* « *Shakleton* » de la R.A.F. ou le *Lockheed* « *Neptune* » américain dont 26 exemplaires ont été fournis à la France en 1953 ; ces appareils se distinguent par un rayon d'action élevé qui, dans le cas du *Neptune*, atteint 8000 kilomètres. Le *Fairey* « *Gannet* » de la *Fleet Air Arm*, et le *Grumman* « *Guardian* » (*U.S. Navy*) décolleront du pont d'un porte-avions. Il en ira de même du *Bréguet 1050* qui vient d'être commandé en présérie, et dont la Marine française prévoit la fabrication de deux tranches de 50 exemplaires aux budgets 1956 et 1957. Leurs moyens de détection, outre le radar, consistent en bouées *sonar* dont les échos sous-marins sont répercutés par radio aux patrouilleurs aériens. Quant à leur armement spécifique, il comprend des bombes, des roquettes et des grenades.

Le vice-amiral Barjot estime que, dans chaque cas, un porte-avions devrait figurer à l'ordre de bataille des groupes anti-sous-marins (A.S.M.) que les Anglo-saxons appellent « *Hunter-Killer* ». Ce faisant, il donne raison aux Américains contre les Britanniques et, à notre humble avis, le bon sens parle par sa voix. Face aux *Ilyouchine IL 28* de l'aéronavale soviétique, qui seront 4000 d'ici peu, il faudra disposer de chasseurs

immédiatement et directement disponibles. Ceci vaut pour leur rayon d'action. Au-delà, seuls les avions A.S.M. du porte-avions pourront assurer au convoi une sauvegarde permanente. D'autre part, vis-à-vis des corsaires de surface du type *Sverdlov*, l'aviation embarquée constituera toujours le meilleur antidote, soit par le moyen de la reconnaissance, soit par celui du combat.

Escorteurs et croiseurs antiaériens, armés de canons tirant à cadence extrêmement rapide et pourvus de tous les moyens de détection radio-électrique, compléteront ce dispositif, entretenant, au moment de l'attaque, une véritable voûte d'acier au-dessus du porte-avions clef. Les premiers, qui prennent la place des destroyers de l'autre guerre, déplacent entre 2500 et 3000 tonnes, et cumulent l'armement A.S.M. et l'armement D.C.A. Les seconds sont purement D.C.A. et portent jusqu'à 16 canons de 127 mm. et 20 ou 24 pièces de 57 mm. comme les *de Grasse* et *Colbert* de la Marine française ; leur appareillage électronique leur permet au surplus de conduire la chasse du porte-avions.

Reste, toutefois, que l'invention de l'arme nucléaire pose aux flottes et aux convois le même dilemme qu'aux armées terrestres : *Getrennt marschieren*, et l'on court le risque de perdre le bénéfice de ses liaisons et concentrations A.S.M. et D.C.A. ; *zusammen schlagen*, et l'on s'expose à celui de succomber à la déflagration de deux ou trois bombes atomiques.

* * *

Les flottes, dans un conflit futur, exerceraient-elles sur les opérations terrestres la même influence qu'au cours de la dernière guerre, et les opérations amphibies se conçoivent-elles encore à l'ère atomique ?

Le vice-amiral Barjot donne une réponse positive à ces deux questions et s'oppose avec une certaine vivacité à l'opinion selon laquelle les grands porte-avions stratégiques actuellement en construction aux Etats-Unis seraient aussi périmés que les

gigantesques sauriens du tertiaire. Il s'oppose de la sorte, tout au moins provisoirement, aux théoriciens de l'« air intégral », dont le slogan était, à l'apparition des premiers bombardiers intercontinentaux : « 15 hommes, 15 heures, 15 000 kilomètres et Stalingrad est anéantie ».

Nous ne ferons pas à l'auteur l'injure de prétendre qu'il prêche pour la paroisse de Notre-Dame-des-Mers, car il y a beaucoup à retenir dans les arguments qu'il fait valoir à l'encontre des thèses défendues en Amérique par le major Seversky et en Angleterre par le maréchal Montgomery.

Qu'il s'agisse de questions budgétaires ou de questions de vulnérabilité, il nous semble, en effet, que les fanatiques de l'aviation absolue dissocient un peu légèrement le bombardier stratégique de son infrastructure. Assurément, on peut toujours calculer le nombre de *Stratofortress B 52 A*, que l'on pourrait construire pour le prix d'un seul *Forrestal* de 59 900 tonnes et de 317 mètres de long, mais ce calcul ne tiendrait aucun compte des frais d'établissement des bases à défaut desquelles ces colosses de l'air demeureraient impuissants, et ces frais sont encore plus gigantesques. En Islande, Kefevik a coûté 360 millions de dollars. Au Groenland, Thulé a dû revenir plus cher encore, et la chose n'a rien d'étonnant, attendu que ce colossal ensemble de pistes en béton, de halles, de phares-radio, de radars, de D.C.A., se situe au-delà du 80^e degré de latitude Nord. Les dépenses engagées dans l'établissement des trois bases marocaines ont désagréablement surpris le contribuable américain. Et après celles de Tripoli, d'Adana et du Golfe persique on va encore en installer trois nouvelles aux environs de Séville, de Madrid et de Saragosse.

Quant à la vulnérabilité, Thulé, Keflavik, etc., constituent à la vérité tout autant de « porte-avions incoulables ». Mais exactement situées sur la carte dès le temps de paix, impossibles à camoufler, ces bases constitueront vraisemblablement l'objectif n^o 1 de l'aviation stratégique adverse. Certaines, au surplus, pourraient tomber entre les mains de l'ennemi ou être rendues intenable par le soulèvement des populations indigènes.

Il y a plus ; à l'époque où seules les *Superfortress B 29* pouvaient emporter la bombe atomique, le porte-avions stratégique avait perdu le plus clair de sa raison d'être. Le bimoteur *Lockheed « Neptune » P 2 V* et le biréacteur *Douglas « Skywarrior » A 3 DI*, capables l'un et l'autre, pour un poids de quelque 30 tonnes, de décoller du pont d'un bâtiment des classes *Midway* (45 000 tonnes) et *Forrestal*, avec un tel projectile A ou H dans leur soute, leur ont rendu toute leur actualité.

Comme le marque le vice-amiral Barjot, leur vitesse d'au moins 30 nœuds (55 kmh.) qui, d'ici dix ans, sera portée à 40 (74 kmh.) par la propulsion atomique, se combinant aux qualités de vitesse et d'autonomie, de leurs appareils (respectivement 1100 kmh. et 2400 km. pour le *Skywarrior*), en font l'arme rêvée de la surprise. La veille du jour J, à 18 heures, ils seront à 1000 kilomètres de la côte ennemie ; le lendemain à l'aube, ils feront décoller leurs bombardiers qui apponteront deux heures et demie plus tard, après avoir attaqué un objectif situé à 800 ou 900 kilomètres à l'intérieur des terres. Puis ils disparaîtront à la même allure dans une direction inconnue. Ainsi pourrait-on bombarder Genève, de 500 km. du large de la Rochelle, Berne, du golfe de Palerme, et Zurich, de l'entrée occidentale de la Manche.

Somme toute, la mobilité du porte-avions couvrira de mystère ses opérations et lui donnera, à cet égard, une supériorité évidente sur la base aérienne dont les possibilités s'évaluent à l'aide de la carte et du compas. Faisons observer en outre que, depuis dix ans, toute une série d'inventions de détail ont permis d'accélérer les opérations d'envol et d'appontage. C'est tout d'abord la catapulte à vapeur qui fait décoller un avion toutes les 30 secondes ; or, le *Forrestal* en aura quatre. C'est ensuite le pont oblique qui permet aux avions de revenir à bord sans avoir à se présenter dans l'axe du navire et qui facilite le parcage. C'est enfin le miroir d'appontage grâce auquel le pilote peut contrôler son angle de descente sans le secours d'aucun spécialiste. Non seulement les manœuvres

s'en trouveront facilitées, mais la sécurité du porte-avions y gagnera, car, durant leur exécution, il était particulièrement vulnérable à la bombe, à l'obus et à la torpille.

Que si le porte-avions se trouvait attaqué, on ne le trouverait pas sans riposte. Ses radars de veille antiaérienne portant à 600 km. lui donneront, dans la pire hypothèse, une demi-heure de délai pour faire décoller ses chasseurs. Les bombardiers ennemis parviendraient-ils à franchir leur écran, qu'ils tomberaient sur des concentrations de D.C.A. que les terriens que nous sommes, ont peine à se représenter, car le porte-avions s'entoure d'escorteurs et croiseurs antiaériens. Prenons le cas du *Clemenceau* de 22 000 tonnes, actuellement en construction à Brest : opérant avec le croiseur *de Grasse* et 4 escorteurs du type *Surcouf*, il opposerait aux ailes adverses 40 pièces de 127 mm. et 68 de 57 mm. débitant 8760 coups-minute.

Sur le plan tactique, l'aéronavale de la 7^e Flotte américaine, en Corée, s'est dépensée sans compter au profit des troupes terrestres. Sur le front du Naktong, elle a inauguré le « *close air support* », décimant les vagues communistes à 50 mètres des positions de l'infanterie. A maintes reprises, on lui a confié la destruction de buts ponctuels que son entraînement au piqué lui permettait d'atteindre plus sûrement que ne l'eût fait l'aviation ordinaire. La 5^e *Air force* n'ayant point de base à Hungnam, c'est aux porte-avions américains qu'incomba la tâche de couvrir le rembarquement du 10^e C.A., au moment de la ruée chinoise. A l'issue de l'opération, le major-général Almond avait évacué non seulement les 105 000 hommes des 3^e et 7^e D.I. et de la 1^{re} D.I. de *Marines*, mais encore 100 000 réfugiés, 350 000 tonnes de matériel et 17 500 véhicules (24.12.50).

Soyons sûrs qu'ils feraient de même au-dessus de la péninsule européenne. Il n'y a, en effet, que 750 kilomètres entre Le Havre et Narbonne, 1000 entre Gênes et Bremerhaven, 900 entre Trieste et Swinemuende, 1600 entre Cavalla sur la mer Egée et Koenigsberg sur la Baltique, ce qui revient à dire qu'aucun point de la surface ainsi circonscrite ne se trouve

hors de la portée des chasseurs-bombardiers de l'aéronavale, armés, au besoin, de la bombe atomique tactique. Les Turcs tenant solidement les Détroits, la 6^e Flotte des Etats-Unis, basée sur Naples, pourrait aussi s'en prendre à certains points sensibles de l'Union soviétique, comme Bakou, Grozny, Maïkop ou Sébastopol.

Ce que nous en écrivons n'est pas le fruit de la rêverie. Depuis quelques années, effectivement, l'aviation embarquée des forces alliées de l'Atlantique participe au-dessus du Jutland, de Trondhjem et de Narvik aux manœuvres des troupes danoises et norvégiennes. On a signalé les appareils de la 6^e Flotte au-dessus de la Bavière (Trieste-Ratisbonne : 400 kilomètres), d'Andrinople, lors d'exercices de combat gréco-turcs, d'Erzeroum en Arménie, voire même de Bagdad. Cette collaboration des deux armes n'est pas le résultat d'une improvisation ; elle suppose, en effet, la mise au point d'un système très compliqué de transmissions, de renseignements et de détection. Elle suppose qu'un général grec peut demander l'appui de l'aviation à un amiral américain.

En 1942, s'il fallait quelques jours aux appareils du 2^e C.A. de la *Luftwaffe* pour se rendre de Sicile en Ukraine, il fallait plusieurs semaines à leurs « rampants » pour venir les rejoindre. Un porte-avions, ce ne sont pas seulement quelque 80 appareils de combat, mais c'est un ensemble aéronautique qui se déplace d'un seul bloc, emportant tout avec lui, à l'allure de 1000 kilomètres par 24 heures. Parvenu dans son secteur d'opérations, il est immédiatement disponible et, qui plus est, s'entretient de ses propres ressources, sans tomber à la charge de l'armée qu'il appuie. Une escadre groupant 3 ou 4 unités de ce type serait donc, entre les mains du Haut Commandement terrestre, l'un des moyens les plus souples et les plus puissants de sa stratégie.

La puissance maritime est donc encore en mesure d'exercer une influence directe sur les opérations terrestres. Une dernière question se pose enfin, celle des opérations amphibies. Représentons-nous les plages de Normandie, le 6 juin 1944, aux envi-

rons de 18 heures. Une bombe atomique sur *Sword*, une 2^e sur *Gold*, une 3^e sur *Juno*, une 4^e sur *Omaha*, une 5^e et dernière sur *Utah*, et *Overlord* échouait avec des pertes avoisinant presque le 100 % du personnel et du matériel engagé. Il est clair, en effet, que l'invention de l'arme nucléaire interdit, sous peine de mort, le recours à de semblables concentrations.

Les Occidentaux ne semblent pas, pour tout cela, vouloir renoncer à cette forme de guerre qui pourrait leur valoir des succès intéressants ; aussi bien s'exercent-ils à débarquer sur de très larges fronts, à l'écart de toute installation portuaire. Ils ont même réalisé à cet effet un nouveau véhicule amphibie de 19 mètres de long et du poids de 98 tonnes ; le *Barc*, comme on le dénomme, est capable de charger une compagnie tout équipée ou 100 tonnes de matériel. Ses quatre moteurs Diesel de 165 CV agissent soit sur les roues, soit sur deux hélices, lui imprimant une vitesse horaire de 7 nœuds (13 km.) dans l'eau, et de 20 kilomètres sur terre.

D'autre part, l'on songe à recourir dans ce même but aux services de l'hélicoptère. Selon le vice-amiral Barjot, les Américains auraient aménagé, à cette fin, leur porte-avions d'escorte *Thetis Bay*.¹ Parallèlement, les récents débats dont le budget de la Défense nationale a fait l'objet au Palais-Bourbon nous ont révélé l'intention du gouvernement français de mettre en chantier un bâtiment porte-hélicoptères, en remplacement du vieux croiseur-école *Jeanne d'Arc*.

Major EDDY BAUER

¹ Il porterait 15 hélicoptères *Piasecki HRP* surnommés « bananes volantes », capables d'emporter 26 hommes chacun.
