

marins opérationnels et en janvier 1942, ce nombre avait été porté à 91. En utilisant la meilleure moyenne, le nombre des vaisseaux opérationnels à la disposition de l'Allemagne s'établit à 33 par mois en 1940 (471 navires marchands perdus) et à 50 par mois en 1941 (432 navires marchands perdus). Nous pouvons supposer qu'un tiers des sous-marins patrouillaient à la fois, donc qu'il y en avait 30 de patrouille en décembre 1941 au moment où l'Allemagne disposait de son plus grand nombre de sous-marins opérationnels (90). Le nombre des escorteurs opposés à ces sous-marins avait alors atteint 399. Même en conservant la proportion d'un tiers, ce qui nous donne 133 escorteurs en mer à ce moment, leur nombre était déjà supérieur de plus de quatre fois au nombre des sous-marins. C'est donc dire que dans les 27 mois qui ont précédé l'entrée en guerre des États-Unis, un nombre relativement faible de sous-marins allemands a passé à un cheveu de mettre les Alliés hors de combat. La flotte qui comptait le moins de bâtiments et qui n'était forte que sur un seul flanc a donc failli faire pencher la balance dans cette guerre. Finalement, l'équilibre a été rétabli grâce à la position géographique de la Grande-Bretagne, à la capacité immense des chantiers de construction alliés, à l'expérience et à la formation des marins des pays occidentaux. Résultat: l'Allemagne a été défaite dans l'Atlantique, l'Italie mise en déroute dans la Méditerranée et le Japon écrasé dans le Pacifique.

Suprématie américaine

Dans les années confuses d'après 1945, la marine américaine a hérité de la suprématie en mer. Les Alliés, possédant des armes nucléaires, ont alors profité d'une supériorité immense sur le plan offensif, mais c'est encore la mer qui a offert ses routes pour le transport des matières premières, des importations et des exportations dont toutes les nations du monde avaient besoin pour se relever de ces six années de combats qui leur avaient apporté ruine et dévastation. Les hommes, cependant, furent trop peu nombreux à en retenir les leçons et la plupart réagirent hélas comme avaient réagi bon nombre de leurs prédécesseurs après les guerres antérieures. L'instrument même de leur victoire, celui qui leur avait épargné la défaite, ils le détruisirent, avec un peu moins de détermination aux États-Unis, mais en y mettant beaucoup de zèle et d'ardeur en Grande-Bretagne.

Un seul pays ne fit pas montre d'une telle hâte à démanteler sa flotte. En juillet 1945, Staline proclama la nécessité de renforcer la marine soviétique, au moment où

20 millions de ses compatriotes avaient perdu la vie, où l'économie était amputée du tiers et où la guerre avec le Japon se poursuivait. Si le monde, comme l'avait prédit Lénine, devait nécessairement se tourner vers le communisme et si Staline voulait réaliser ses ambitions impérialistes dans l'immédiat, il fallait protéger le pays. Ainsi, la marine était appelée à jouer un rôle important. Les chantiers de construction navale furent remis en opération et les navires de guerre, du croiseur jusqu'au plus petit navire, en sortirent à un rythme accéléré. En six années (1951-1957), l'URSS produisit 240 sous-marins de type *Whisky*, soit plus des deux tiers de tous les sous-marins appartenant aux autres marines.

Mais le nombre des bâtiments n'était pas le seul facteur en jeu, loin de là. Comme Staline avait décimé les rangs des officiers soviétiques au cours de ses purges dans les années 1930, la flotte soviétique s'était montrée incompétente et inefficace pendant la guerre. La marine n'était pas entraînée aux grandes opérations en mer et pour rattraper leur retard, les Soviétiques mirent en œuvre un vaste programme de formation et firent porter leurs efforts sur la compétence technique. Ils ont finalement réussi à atteindre sur ce plan un niveau équivalant aux immenses progrès qu'ils avaient accomplis dans la conception de leurs navires, tandis qu'en 1956, lors de la crise de Suez, et en 1958, lorsque le Liban fut sauvé du désastre par les États-Unis, l'URSS n'avait pu rien faire d'autre que de proférer des menaces.

Séquelles de la crise cubaine

La crise de Cuba en 1962 opposa également un sérieux démenti aux politiques soviétiques et l'année suivante, le dynamique amiral Gorshkov, commandant en chef depuis neuf ans, ordonna à sa flotte de «prendre la mer». De la mer du Nord, de la Baltique, de la mer Noire et du Pacifique vinrent les bateaux, un peu hésitants d'abord et dirigés avec incompétence sous bien des aspects; ils vinrent néanmoins, et les hommes firent peu à peu leur apprentissage. Le nombre des vaisseaux s'accrut parallèlement, passant d'une infime quantité il y a dix ans à une véritable armada en 1975. Quelle raison les poussait à venir? Étaient-ils chargés, comme les navires l'ont été de tout temps, de protéger une marine marchande qui prenait rapidement de l'expansion? Il est difficile de le croire parce que la Russie regorge de toutes les principales matières premières, à l'exception d'une seule. Les Russes veulent bien admettre que toute cette flotte marchande sert des fins mercantiles et