

Craig L. Symonds, *Histoire navale de la Seconde Guerre mondiale*, Paris, Perrin, 2020, 993 p.

Thomas Vaisset



Craig L. Symonds, ancien professeur d'histoire à l'US Naval War College, livre une somme de près de 1 000 pages consacrée aux aspects navals de la Seconde Guerre mondiale. À la différence de ses devanciers bien connus en France, tels Stephen Roskill ou Samuel Eliot Morison, qui se concentraient sur l'histoire de la Royal Navy ou de l'US Navy¹, il embrasse ici la totalité du conflit pour démontrer l'influence décisive des facteurs maritimes dans la victoire finale des Alliés. Pour cela, l'auteur propose une histoire globale de la Seconde Guerre mondiale sur mer qui souligne les connexions et les interdépendances entre des théâtres d'opérations dispersés à des milliers de kilomètres les uns des autres.

Une synthèse de l'histoire de la Seconde Guerre mondiale sur mer

Organisé selon un plan chronologique en cinq parties, étayé par une riche bibliographie et doté de nombreuses cartes très utiles, cet ouvrage est d'abord une synthèse des opérations navales au cours de la Seconde Guerre mondiale. À cet égard, le récit événementiel est dense et précis, tout en restant agréable à lire. Fondé d'abord sur des sources de seconde main, le livre ne présente aucune information inédite. Il met néanmoins l'accent sur quelques grandes caractéristiques de la guerre sur mer et ses évolutions entre 1939 et 1945.

Craig L. Symonds souligne ainsi à quel point, pour la première fois, les opérations se déroulent véritablement dans les trois dimensions de l'espace maritime : sur la mer, sous la mer et au-dessus. Avec la consécration du porte-avions comme *capital-ship* des flottes à la place des cuirassés, les combats navals se produisent désormais « au-delà de l'horizon », sans que les belligérants se voient. Ils prennent des dimensions tentaculaires, inconnues à terre : 260 000 km² par exemple pour la bataille du Golfe de Leyte du 23 au 26 octobre 1944 ! En outre, l'innovation technique et le gigantisme des bâtiments tendent à le faire oublier, mais hommes et matériels évoluent dans un milieu souvent très hostile. En décembre 1944, la principale *task force* américaine affronte un typhon qui entraîne la disparition corps et biens de trois destroyers, avarie vingt-cinq navires, dont deux porte-avions d'escorte, et cause la perte de deux cents avions, projetés pour certains par-dessus bord en raison de la violence des vagues.

¹ Stephen Roskill, *The War at Sea 1939-1945*, 3 vol., London, Her Majesty's Stationery Office, 1976 [1954-1961] et Samuel Eliot Morison, *Les grandes batailles navales du Pacifique 1941-1945*, Paris, Payot, 1951-1959.

Enfin, et il s'agit d'une grande réussite de l'ouvrage, Craig L. Symonds montre à quel point la guerre navale illustre la dimension industrielle du conflit. La guerre au commerce, qu'elle se déroule en Atlantique, en Méditerranée ou dans le Pacifique, qu'elle soit menée en surface par des *raiders* de la Kriegsmarine, mais surtout sous la mer par les *U-boote* ou les unités du Silent Service américain, est avant tout une lutte entre la capacité de destruction des sous-marins et celle de construction des chantiers navals. Les « *Liberty ship* », ces navires de transport de 10 000 tonnes, qui jouent un rôle central dans la victoire des Alliés dans la bataille de l'Atlantique, sont sans doute l'exemple le plus emblématique de cette arithmétique, comme de l'influence décisive de l'industrie américaine dans l'issue du conflit. La production de ces unités atteint un rythme et un volume inimaginables avant-guerre. En novembre 1942, le *Robert E. Peary* est lancé en moins de cinq jours. Le mois suivant, les chantiers américains construisent un million de tonnes de bâtiments neufs, alors qu'au même moment les *U-Boote* ne parviennent à en couler que 400 000 tonnes. Quelles que soient les innovations tactiques mises au point par l'amiral Donitz, en particulier ses attaques en « meutes » (*Rudeltaktik*), l'issue de la campagne sous-marine ne fait plus de doutes.

Une histoire connectée de la guerre navale

Pour Craig L. Symonds, la supériorité navale anglo-américaine, qui repose sur l'industrie américaine, est l'une des clefs de la victoire des Alliés dans le conflit avec la détermination britannique en 1940 et la résilience de l'Armée rouge. La démonstration est séduisante et convaincante. L'issue de la guerre du désert permet par exemple de l'illustrer. À l'automne 1942, les armées de Montgomery peuvent se lancer sur El-Alamein, car elles bénéficient d'une nette supériorité matérielle assurée par les convois. Ceux-ci effectuent un trajet de plus de 20 000 km à travers l'Atlantique Sud vers Le Cap, avant de remonter dans l'océan Indien en direction de la mer Rouge pour emprunter le canal de Suez jusqu'à Alexandrie. À l'inverse, les attaques alliées contre les convois de l'Axe en Méditerranée, qui détruisent près de 40 % du trafic en octobre 1942, font que Rommel manque de tout, blindés, munitions, mais aussi essence. À terme, l'interruption du flux logistique réduit l'Afrika Korps à l'impuissance.

Cette *Histoire navale de la Seconde Guerre mondiale* joue avec talent des échelles, l'auteur articulant les débats stratégiques qui agitent le haut-commandement avec la description précise des batailles à hauteur de passerelle de croiseur ou de kiosque de sous-marin. Au sein d'un même chapitre, le récit passe d'un océan à un autre, ce qui permet de dresser des parallèles, d'établir des connexions et de susciter des comparaisons entre des événements ou des situations qui, bien que se déroulant en même temps aux différentes extrémités du globe, sont rarement présentés ainsi. Si cette manière d'écrire déstabilisera peut-être parfois le lecteur peu familier du sujet, elle permet néanmoins de saisir le conflit dans sa globalité. Les pertes qu'infligent les *U-Boote* aux Alliés dans l'Atlantique affectent leur capacité à transporter dans le Pacifique des troupes à Guadalcanal dans les Salomon. L'escorte des convois destinés à ravitailler l'île ô combien stratégique de Malte en Méditerranée se fait aux dépens de la protection du trafic transatlantique. La traque du cuirassé *Bismarck* mobilise des forces normalement stationnées en Islande, à Gibraltar ou dans les eaux britanniques.

Le cas le plus emblématique de cette interdépendance est sans doute celui des moyens amphibies indispensables aux débarquements de grande ampleur qui, en Méditerranée, dans le Pacifique comme dans l'Atlantique, contribuent à assurer la victoire finale des Alliés. Craig L. Symonds montre de manière très convaincante que le « *Germany First* », c'est-à-dire la stratégie américaine qui prévoit de concentrer l'effort de guerre principal dans l'Atlantique tout en conservant une posture défensive dans le Pacifique, est un leurre. Malgré les proclamations officielles accordant la primauté au théâtre occidental, la guerre navale est *de facto* menée sur deux fronts, dans laquelle la capacité de transport maritime est à la fois la composante essentielle et la faiblesse majeure. L'exemple le plus remarquable est à chercher dans la concomitance du débarquement de Normandie, le 6 juin 1944, et de l'invasion de Saipan, dans les îles Marianne, neuf jours plus tard. Tandis que Eisenhower a rencontré les pires difficultés pour réunir les moyens amphibies nécessaires à l'opération *Overlord*, au point de devoir la retarder d'un mois et de la découpler du débarquement en Provence, les Américains lancent, au même moment et sans aucun problème logistique, 130 000 soldats à l'assaut d'une île du centre du Pacifique.

Avec cet ouvrage, Craig L. Symonds entend proposer une histoire globale de la Seconde Guerre mondiale sur mer. Dans les faits, il s'agit plutôt de celle de cinq marines : américaine, britannique, japonaise, allemande et italienne. Quant aux autres, elles sont réduites à portion très congrue. On ne mentionnera ici que l'exemple du traitement réservé à la marine française, dont le lecteur pourrait croire qu'elle était totalement absente ou presque de la campagne de Norvège comme de l'évacuation de Dunkerque. Cette histoire opérationnelle du conflit sacrifie parfois à certains travers du genre, notamment un goût pour l'anecdote ou une propension à n'appréhender l'expérience combattante qu'à l'aune de celle du commandant sur sa passerelle. De même, dans un récit par moments descriptif, le niveau de détail surprend, à l'image de la précision quasi systématique du surnom du moindre commandant de destroyer engagé dans la bataille de l'Atlantique. Enfin, on regrettera que certaines pistes très prometteuses ne soient qu'esquissées. Pour ne prendre qu'un exemple, on évoquera ici la rupture que constitue dans la longue durée de l'histoire de la guerre sur mer, la création, au cours du conflit, des *Combat Information Center*². Ces locaux centralisant les données tactiques offerts par les nouveaux moyens de détection (sonar et radar) dissocient les espaces jusque-là confondus à bord des bâtiments, entre ceux réservés à la navigation et ceux destinés à la conduite des opérations. Ces derniers deviennent le centre névralgique des navires lors des combats, d'où les commandants, abandonnant leur traditionnelle position en passerelles pour ces pièces repliées dans les profondeurs de structure de la coque, donnent leurs ordres.

Ces ultimes remarques ne doivent pas faire oublier l'essentiel. Cette *Histoire navale de la Seconde Guerre mondiale* est une vraie réussite et s'annonce comme une lecture incontournable à qui s'intéresse au déroulement de la guerre sur mer.

² Les « central opérations » selon la traduction française.