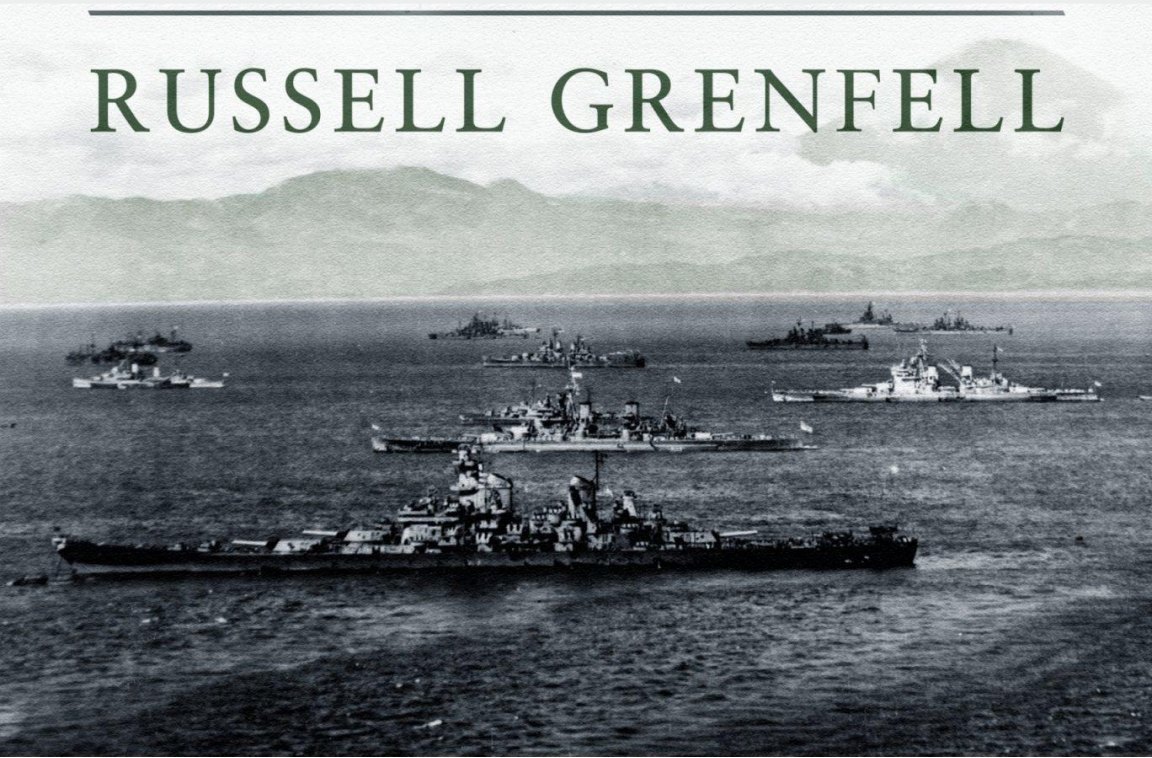


LA CHUTE DE SINGAPOUR

RUSSELL GRENFELL



La Chute de Singapour

Russell Grenfell

1951

Traduction française : 2021 par l'équipe du Saker francophone.

Version : 2025-01-30

<https://lesakerfrancophone.fr>

Version anglaise : Main Fleet to Singapore



Cette œuvre est mise à disposition selon les termes de la [Licence Creative Commons Attribution — Pas d'Utilisation Commerciale — Partage dans les Mêmes Conditions 4.0 International](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/).

Table des matières

Table des matières	3
Table des illustrations	4
Contribution du lecteur	6
Introduction	7
1 La montée du Japon occidentalisé jusqu'à la fin de la guerre russo-japonaise	10
2 Les rivalités entre puissances en extrême-Orient entre 1905 et la fin de la première guerre mondiale	26
3 L'extrême-Orient entre 1918 et 1936	39
4 L'extrême-Orient entre 1936 et 1941	62
5 La base de Singapour jusque 1940	74
6 Singapour et la Malaisie, 1940-1941	93
7 L'arrivée de la flotte de l'Est et l'invasion japonaise de la Malaisie	110

8	Le désastre au large du Kuantan	132
9	Enquête sur le désastre	152
10	La perte de la Malaisie	167
11	La perte des Indes néerlandaises orientales	186
12	La situation navale dans l’océan Indien entre janvier et mai 1940	198
13	La bataille de la mer de Corail, mai 1942	216
14	La bataille de Midway	233
15	La fin d’une époque	258

Table des illustrations

1.1	Carte de l’Asie	19
5.1	Front de mer à Singapour	75
5.2	Vue aérienne de la ville de Singapour	76
5.3	Chantier de la base navale de Singapour	77
5.4	Carte présentant les Mers du Sud	79
7.1	A.E. Percival	117
7.2	C.W. Pulford	118

8.1	Carte de l'Indo-Chine, du Siam et de la Malaisie	149
9.1	L'amiral Phillips et le contre-amiral Palliser	156
9.2	Le H.M.S. <i>Prince of Wales</i>	157
11.1	Le H.M.S. <i>Repulse</i>	195
11.2	Le capitaine Tennant	196
11.3	Le naufrage du <i>Prince of Wales</i>	197
12.1	Carte de l'océan Indien	207
13.1	Bataille de la mer de Corail	226
14.1	Sir Geoffrey Layton	237
14.2	Sir Robert Brooke-Popham et Sir Archibald Wavell	238
14.3	Carte - Bataille de Midway	240
15.1	Singapour en proie aux flammes	278
15.2	Le vice-amiral Sir James Somerville	286

Contribution du lecteur

Cet ouvrage a été traduit et relu par une équipe de volontaires non rémunérés.

Si le lecteur trouve des corrections à apporter au présent ouvrage, ses retours, même mineurs, même pour une seule faute, sont les bienvenus à l'adresse : relecture-livres@lesakerfrancophone.fr.

Veillez préciser dans votre message le ou les chapitre(s) concerné(s) et laisser des informations de contexte, comme la phrase entière autour de l'erreur que vous nous notifiez. Cela nous fera gagner beaucoup de temps.

Introduction

J'ai eu le privilège, en rédigeant le présent ouvrage, de bénéficier de l'aide de plusieurs personnes qui prirent une part importante, ou furent étroitement liées, directement ou indirectement, avec les opérations ou événements traités par ce livre. À chacune de ces personnes, je tiens à exprimer mes remerciements les plus chaleureux pour la peine qu'elle a prise à m'apporter des informations que je n'aurais pas pu trouver sans elle, ainsi que pour avoir satisfait à chacune de mes nombreuses demandes. Quels que soient les mérites que l'on puisse attribuer à cet ouvrage, il faut les reporter sur ces personnes, à leur générosité et à leur patience. Je tiens tout particulièrement à exprimer l'étendue de ma dette envers Lady Phillips, à l'Amiral de la Flotte [Lord Chatfield](#), P.C., G.C.B., O.M., K.C.M.G., C.V.O., à l'Amiral [Sir Geoffrey Layton](#), G.B.E., K.C.B., K.C.M.G., D.S.O., à l'Amiral [Sir Ragnar Colvin](#), K.B.E., C.B., à l'Amiral [Sir Arthur Palliser](#), K.C.B., D.S.C., à l'amiral [Sir William Tennant](#), K.C.B., C.B.E., M.V.O, au Maréchal en Chef de l'Air [Sir Robert Brooke-Popham](#), G.C.V.O., K.C.B., C.M.G., A.F.C., au Lieutenant-Général [Sir William Dobbie](#), G.C.M.G., K.C.B., D.S.O., au Lieutenant-Général [Sir Lionel Bond](#), K.B.E., C.B., au Lieutenant-Général [A.E. Percival](#), C.B., D.S.O., O.B.E., M.C., et au Vice-Maréchal [Sir Paul Maltby](#), K.B.E., C.B., D.S.O., A.F.C. Je me dois cependant d'insister sur le fait qu'aucun d'eux n'est responsable en aucune manière des opinions

que j'ai exprimées, et sur le fait que la plupart d'entre eux ne les connaissent même pas. Il ne serait pas non plus convenable d'affirmer qu'ils sont forcément en accord avec ma présentation des faits. Je suis également très reconnaissant envers M. Henry Newnham pour la peine qu'il a prise à consulter les éléments.

Pour les opérations navales dans le Pacifique central et en Mer de Corail, je me suis surtout appuyé sur l'excellent ouvrage « *History of United States Naval Operations in World War II* » du capitaine Samuel Morison, ainsi que sur la suite « *Battle Report* » compilée par le capitaine Walter Karig, U.S.N.R., et d'autres. Les ouvrages du capitaine Morison, dont six volumes ont jusqu'ici été publiés, sont les plus proches homologues de nos histoires officielles de ce côté de l'Atlantique.

Je regrette beaucoup de ne pas pouvoir exprimer de reconnaissance à nos propres historiens officiels, mais cela résulte d'un manque d'opportunité. Si la rumeur est exacte, nous disposons d'une équipe qui a beaucoup de pouvoir, et qui s'applique avec efficacité à œuvrer sur les histoires officielles de la dernière guerre. Mais au moment où le présent ouvrage est écrit, plus de cinq années après la fin de la guerre, ils n'ont produit aucun récit naval. Les Étatsuniens ont pu, au cours de la même période, publier six volumes d'histoire navale semi-officielle, et M. Churchill, malgré toutes les charges qui incombent au dirigeant de l'Opposition, en a publié quatre à lui seul.

Mais puisque la version gouvernementale de ce qui s'est produit au cours de la dernière guerre reste cachée sous le rideau de sécurité, les livres révélateurs de M. Churchill sont d'autant plus utiles comme ouvrages de référence ; et comme le lecteur ne manquera pas de le constater, je n'ai pas manqué d'en faire usage. L'un des traits les plus notables de ces ouvrages réside dans l'extrême candeur qui les caractérise. Peu de chefs d'État en temps de guerre, pour peu qu'il n'y en ait jamais eu d'autres, se seront montrés aussi francs non seulement quant aux erreurs commises par d'autres, mais également quant à celles commises par eux-mêmes, et cela est tout à

fait à son honneur ; et pour cet exemple d'objectivité et d'autorévélation, l'histoire lui restera à jamais redevable.

Pour rester bref, mes notes de bas de page se référant aux ouvrages de M. Churchill *The Second World War* mentionnent simplement *Churchill, Vol ...* ; et celles se référant aux ouvrages du capitaine Morison, mentionnés ci-avant, sont notées *Morison, Vol ...*

Les photographies 5.1 et 5.2 ont été fournies par la *British Overseas Airways Corporation* ; les planches 11.2 et 11.3 par la *Press Association* ; la photographie 15.2 par Pamela Booth ; et toutes les autres proviennent de l'*Imperial War Museum*.

Note de traduction : nous avons porté en Annexe une brève description des divers types de navires militaires, afin que le lecteur « profane » s'y retrouve rapidement sans procéder à des recherches.

Chapitre 1

La montée du Japon occidentalisé jusqu'à la fin de la guerre russo-japonaise

En 1939, tous les territoires d'extrême-Orient qui appartenaient à la Grande-Bretagne lui avaient été acquis du fait de la supériorité de sa puissance maritime. La méthode précise d'acquisition de chacun d'eux avait pu varier. Certains territoires avaient été achetés, d'autres loués, et d'autres obtenus par la conclusion d'un traité. D'autres encore avaient été conquis par des soldats de l'armée britannique. Mais la location, l'achat, la cession ou la conquête par le biais de soldats n'avaient été rendus possibles que par la supériorité de la *Navy* britannique sur toutes les autres flottes du monde. Sans elle, les soldats n'auraient pu être transportés à l'Est ; ou s'ils y étaient parvenus, ils auraient facilement pu être défaits par des forces supérieures dépêchées par quelque nation étrangère disposant du contrôle des mers. La puissance maritime suprême constitua la condition de base de la colonisation britannique de l'extrême-Orient ; et certes, il en alla de même partout ailleurs. Au

milieu du XIX^{ème} siècle, elle avait amené à la reine [Victoria](#) la souveraineté sur l'Australie, la Nouvelle-Zélande, Hong Kong, les [établissements des détroits](#), et des parties de Borneo, cependant qu'un rajah britannique régnait sur [Sarawak](#).

Au cours de cette période du milieu du siècle, et certes bien longtemps après cela, la Grande-Bretagne fut universellement reconnue comme principale puissance maritime au monde. Ses nombreuses victoires navales au cours des guerres révolutionnaires françaises puis napoléoniennes, et particulièrement la réussite éclatante de [Lord Nelson](#), avaient apporté à la Navy britannique un prestige qu'aucune autre puissance n'aurait même songé à défier. De fait, sa position dominante était si bien établie qu'en pratique elle était considérée comme un état de fait par chacun. Par conséquent, la sûreté des possessions britanniques à l'Est de Suez ne préoccupait pas du tout les dirigeants britanniques. Qui aurait pu les attaquer ? La flotte britannique pouvait être raisonnablement certaine de pouvoir contrer toute tentative menée par une puissance européenne ; et hors d'Europe, le seul pays présentant quelque prétention à disposer d'une marine moderne était les États-Unis d'Amérique. Mais leur flotte était alors réduite, en comparaison avec celles des nations européennes. La sécurité absolue ressentie par les hommes d'affaires britanniques en des lieux comme Hong Kong peut être comparée avec l'arrogance avec laquelle certains des dirigeants des grandes maisons marchandes escomptaient recevoir la toute première visite des capitaines du Roi.

Néanmoins, les graines du changement étaient bel et bien semées. Dans les années 1850, à l'apogée de la suprématie navale britannique, deux occurrences se produisirent, qui étaient destinées à induire un changement profond sur la situation en extrême-Orient. La première d'entre elles fut la guerre de Crimée, au cours de laquelle la Grande-Bretagne et la France barrèrent la route de la Russie vers la Méditerranée depuis la Mer Noire, en fermant la navigation aux navires de guerre russes dans le détroit des Dardanelles. La partie russe de la Mer Baltique étant bloquée par les

glaces en hiver, la Russie s'était préoccupée de garantir un accès en eau chaude depuis la Mer Noire, en passant par les étroites voies navigables contrôlées par la Turquie.

Voyant contrée sa tentative d'atteindre la Méditerranée au Sud, la Russie tourna son regard vers l'Est. Loin là-bas, à l'autre bord de la masse continentale asiatique, se trouvait l'océan Pacifique, bordé par la longue rive chinoise, qui allait jusqu'aux eaux tropicales. Et la Chine était gouvernée par la dynastie Mandchoue, dont le déclin, qui avait caractérisé toutes les maisons impériales précédentes, était déjà bien avancé. Dans les deux années qui suivirent la fin de la guerre de Crimée, la Chine avait été amenée à céder une grande partie du bassin du fleuve Amour à la Russie, et une période d'expansion russe en Asie centrale et orientale avait commencé. Après quelques années, la construction de la grande voie ferrée du Transsibérien fut entreprise. Année après année, elle remonta de plus en plus loin vers l'Est en direction de la côte du Pacifique. L'une de ses branches devait parvenir à Vladivostok, un port sur la mer du Japon que la Russie était parvenue à obtenir de la part de la Chine en 1871. Mais comme le port de Vladivostok est bloqué par la glace en hiver, des projets furent également menés pour suivre une autre branche, en traversant la Mandchourie, jusqu'aux ports de Talienswan¹, et de Port Arthur, dans le golfe de Pétchili, qui n'avaient pas cet inconvénient. Ces deux ports appartenaient encore à la Chine, mais la Russie espérait pouvoir les louer ou se les voir céder.

Mais après un certain temps, la Russie se mit à comprendre que des obstacles inattendus planaient en extrême-Orient face à son programme pour cette région ; ceci étant dit, nous pouvons à présent passer à la seconde occurrence des années 1850 ayant occasionné des effets à longue portée sur les eaux de l'Est.

Pendant les opérations de la guerre de Crimée, le Japon connaissait les premières phases de son ouverture. Au XVII^{ème} siècle, les Japonais avaient accompli une chose remarquable. Ils avaient dé-

1. Connu sous le nom de *Dairen* par les Japonais, et de *Dalny* par les Russes

cidé que les contacts avec le monde extérieur n'étaient pas une chose désirable, et que, par conséquent, ils allaient vivre en isolement, en renonçant à toute communication avec d'autres nations et en se suffisant à eux-mêmes. Aucun étranger ne pourrait venir faire acte de présence sur les îles japonaises, et aucun Japonais ne devrait s'aventurer sur des terres étrangères. Les Japonais ne tolérèrent aucune traversée de leurs frontières dans un sens ou dans l'autre que ce fût de la part des marchands ou des visiteurs². Pour mettre en application ce dernier principe, il fut décidé que les Japonais ne bâtiraient aucun navire propre à la navigation sur l'océan.

Dans ces conditions, le peuple japonais resta deux siècles et demi durant coupé du monde, vivant sa vie à sa propre manière, ne commerçant avec personne, mais ne causant de tort à personne non plus.

Dans le monde moderne du XX^{ème} siècle, il est courant de penser, jusque dans les sphères les plus hautes, que le commerce et la paix sont interdépendants. Ainsi, au mois de novembre 1939, M. Neville Chamberlain, premier ministre anglais, a déclaré que : « *Il ne peut y avoir de paix durable sauf à maintenir un flux constant et important d'échanges commerciaux entre les nations concernées.* » Cinq années plus tard, cette déclaration du président Roosevelt fit écho à ce sentiment, le 11 octobre 1944 : « *Les opportunités pour les citoyens de chaque pays de commercer avec ceux d'autres pays... sont essentiels à la paix mondiale.* » Le successeur de M. Roosevelt n'a pas hésité à faire sienne cette opinion. Le 4 juillet 1947, le président Truman a affirmé :

Il y a deux ans, les États-Unis ainsi que cinquante autres nations ont signé la grande déclaration d'indépendance connue sous le nom de Charte des Nations Unies. Nous l'avons fait parce que nous avons appris, à un coût co-

2. La seule exception fut au bénéfice des Hollandais, qui se virent autorisés à mener un commerce strictement limité et à maintenir quelques représentations commerciales au Japon

lossal, que les nations du monde ne peuvent pas vivre en paix en et prospérité si dans le même temps elles essayent de vivre en isolement.

Voici trois témoins, tous trois des personnages de tout premier plan sur la scène mondiale, affirmant tous les trois la même chose. Pourtant, l'historien est bien contraint de noter que leur témoignage est totalement contradictoire avec l'exemple pratique établi par le Japon. Les Japonais ont vécu en isolement 250 années durant, et sont restés durant ces 250 années en paix avec le monde extérieur, une vacance de toute guerre bien plus longue que toute ce que pourrait revendiquer n'importe quelle grande nation commerçante sur la même période. Il est difficile de ne pas penser que, n'en déplaise aux propos d'un premier ministre et de deux présidents, le Japon put précisément rester en état de paix du fait de son isolement, d'autant plus qu'il avait été impliqué dans des guerres étrangères avant le début de sa politique d'isolement, et y fut de nouveau impliqué assez rapidement après qu'il mit fin à cette politique.

La fin de l'isolement japonais fut initiée en 1853 par l'arrivée au Japon d'une escadrille de navires de guerre étasuniens, dirigés par [le commodore Perry](#). Cette expédition était chargée d'échantillons commerciaux, et était porteuse d'une proposition voulant que le Japon ouvrît ses ports au commerce étranger.

Mais les Japonais ne se montrèrent pas prêts à changer de mode de vie à la première sommation. Plusieurs années d'indécision et de controverse intérieure suivirent, au cours desquelles la pression depuis l'étranger crût pour qu'ils abandonnassent leur exclusivité commerciale intérieure. Les Britanniques, les Français, et les Russes se rangèrent tous aux côtés des Étasuniens ; et confrontés à cette insistance croissante, les autorités japonaises finirent par céder. En 1858, deux années après la fin de la guerre de Crimée, le traité nécessaire fut signé, et le Japon se retrouva dès lors intégré au système commercial international. Les dirigeants de Whitehall qui s'étaient

ralliés avec empressement aux mesures pour parvenir à cette fin n'avaient pas vu venir le jour où les bicyclettes japonaises se retrouveraient en vente en Angleterre à un prix inférieur de moitié au coût de production intérieur.

Ayant pris leur décision, certes sous la contrainte, les Japonais ne perdirent pas de temps à entretenir de vaines rancœurs, ou bien, comme le firent les Chinois quelques années plus tard, à fomenter l'exclusion des « *diabes étrangers* » qui étaient parvenu à leurs fins par la force sur leur scène intérieure. Au lieu de cela, ils entreprirent de découvrir à quoi ressemblait le nouveau monde mécanisé. Ils se trouvaient dans une position extraordinaire. Deux siècles durant, ils étaient quasiment restés à l'arrêt, pendant que les nations occidentales, du moins d'un point de vue matériel, avaient connu des progrès rapides. Lorsque le commodore Perry se présenta pour la première fois en 1853, les guerriers japonais continuaient de faire usage d'arcs et de flèches, et portaient encore des armures.

Rien ne peut égaler la résolution et le niveau d'activité dont firent preuve les Japonais dans la tâche de rattraper le reste du monde. Des hommes furent sélectionnés pour être envoyés dans de nombreux pays étrangers pour étudier l'ingénierie, la fabrication navale, les voies ferrées, le commerce, l'administration, et toutes autres matières en lesquelles les peuples occidentaux avaient des leçons à prodiguer ; et des instructeurs furent également engagés pour venir au Japon instruire les Japonais aux pratiques de la guerre moderne. Naturellement, les dirigeants japonais suivirent à cet égard l'instruction des nations les plus réputées en la matière — la Grande-Bretagne pour la marine, et la France pour l'armée. Mais après la défaite française lors de [la guerre franco-prussienne](#), les instructeurs français furent renvoyés au pays, et remplacés par des Allemands.

Des progrès stupéfiants furent réalisés dans tous les domaines. La tâche de transformer le pays d'un état de féodalisme médiéval à celui d'une industrialisation hautement organisée du XIX^{ème} siècle était une affaire colossale. Pourtant, on peut se rendre compte de

la rapidité et de l'efficacité avec lesquelles les Japonais produisirent cette métamorphose si l'on considère le simple fait qu'un peu plus de quarante années plus tard, ils étaient en mesure de mener avec succès une guerre contre une puissance occidentale majeure.

Dans les premiers jours, alors qu'ils émergeaient à peine de l'isolement qui avait perduré de nombreuses générations durant, et qu'ils jetaient leurs premiers coups d'œil vers le monde extérieur, les problèmes de sécurité nationale et de zones stratégiques allaient naturellement constituer les premiers à retenir leur attention. Le pays le plus proche géographiquement du Japon était la Corée, de l'autre côté du détroit de Tsushima, vers le Nord. Ce pays était alors un royaume faible et inefficace, de la part duquel les Japonais n'avaient rien à craindre. Mais il en aurait été tout autrement si une puissance étrangère plus conséquente venait à prendre le contrôle de la péninsule coréenne. Cela aurait, du point de vue japonais, présenté le danger le plus grand qui fût, et la politique japonaise fut donc de maintenir une Corée indépendante. Pour le Japon, la Corée correspondait presque exactement à ce que les Pays-Bas ont traditionnellement représenté pour l'Angleterre.

Le premier peuple à faire preuve de desseins opposés à cette indépendance fut le peuple de Chine, qui au cours des années 1880 entama un processus d'infiltration et d'empiétement. Bien que l'attitude japonaise restât conciliante, l'intransigeance chinoise précipita les choses en 1894, et un acte d'agression fut mené par des navires chinois contre une escadrille japonaise. Les résultats en furent malheureux pour la Chine. En mer comme sur terre, les Japonais surclassèrent complètement leurs ennemis, la flotte chinoise fut presque totalement détruite, et les armées japonaises, non contentes de repousser les Chinois hors de Corée, attaquèrent et capturèrent le port de Taliénwan, en Mandchourie du Sud, ainsi que le port solidement fortifié de Port Arthur, dans la péninsule du *Liao-tung*, ainsi que *Wei-hai-wei*, sur la côte de Shantung. Le Japon sécurisa alors ces trois prises par le traité de paix, ainsi qu'une bande de terre de la côte du Sud de la Mandchourie et l'île de

Formose.

À ce stade, les deux axes de développement national que nous avons examinés commencent à entrer en collision. Les réussites japonaises contre la Chine, amenant au hissage du drapeau du soleil levant à Taliénwan et à Port Arthur, n'étaient pas du tout au goût de la Russie. La construction de la voie ferrée transsibérienne était alors bien avancée et, sous peu de temps, si tout se passait bien, allait atteindre ces mêmes ports hors-gel que les Russes avaient en tête pour leur propre usage, et qui avaient sans aucun doute constitué l'une des raisons fondamentales du lancement de ce projet de voie ferrée. Il fut donc extrêmement irritant, à tout le moins, d'y voir les Japonais y prendre pied les premiers. D'une manière ou d'une autre, il fallait se débarrasser d'eux.

La méthode à employer nécessitait pour autant d'être sélectionnée avec soin. La Russie n'aurait pas pu ordonner à elle seule au Japon de partir. Procéder ainsi aurait inévitablement éveillé des soupçons extérieurs quant à ses propres motivations, et aurait fort bien pu provoquer l'opposition active des Britanniques, guère amicaux. Une solution prometteuse résidait dans une combinaison de puissances pour exercer une pression suffisante ; et c'est ce que la Russie parvint à organiser, la France et l'Allemagne acceptant de se rallier à elle pour retirer au Japon ses conquêtes. Qu'est ce qui amena ces deux complices à se porter au secours de la Russie ? La France étant alliée de la Russie, son adhésion à ce complot pouvait se comprendre à cet égard. Mais pourquoi l'Allemagne ? Parce qu'elle eut vent de ce qui se tramait, et voulait sa part du butin final.

En tous cas, à peine le traité de paix sino-japonais fut-il ratifié que les trois conspirateurs « *conseillèrent* » au Japon de renoncer à ses prises sur le territoire chinois, y compris les deux ports sus-mentionnés. Les trois puissances affirmèrent que leurs objets étaient de rétablir l'intégrité de la Chine, de lever une menace contre la capitale chinoise, et de promouvoir la paix en extrême-Orient. Confronté à une combinaison d'une telle puissance, le Japon

ne put rien faire d'autre que se retirer. Port Arthur et d'autres acquisitions japonaises en Mandchourie du Sud furent rendues à la Chine, et de toutes les prises de guerre japonaises, seules Wei-hai-wei et Formose restèrent acquises à ce pays.

Le peuple japonais se trouva naturellement outragé du fait de ce développement. Mais le pire était à venir. Les Russes ne faisaient que gagner du temps avant de s'approprier les prises que le Japon avait été contraint d'abandonner. Les prendre immédiatement aurait été trop flagrant. Il fallait laisser s'écouler un intervalle de temps décent.

On ne sait pas si c'est par hasard ou suite à une collusion que l'Allemagne fût la première à bouger. Mais trois années plus tard, en 1898, l'Allemagne prit comme excuse le meurtre de deux de ses ressortissants missionnaires pour se saisir du port et de l'arrière-pays de [Tsingtao](#), sur la côte chinoise, juste sous le promontoire de Shantung, qu'elle fortifia bientôt et convertit en base navale. Comme par un accord conclu d'avance, les navires russes firent route jusque Port Arthur et Talienwan, et des soldats russes occupèrent la péninsule du Liao-tung. Dans le même temps, les Français exigèrent et obtinrent l'usage du port de Kwang-chow-wan, au Sud. Les Britanniques, pour ne pas être en reste, s'assurèrent une location de territoires supplémentaires jouxtant le port de Hong Kong, et convinrent avec les Japonais du transfert à la Grande-Bretagne de Wei-hai-wei dans le Shantung-Nord, dont une location fut obtenue auprès des Chinois « *pour la durée pendant laquelle les Russes allaient rester à Port Arthur.* »

On peut s'imaginer les sentiments que cela souleva parmi les Japonais. Un trio de puissances les avait récemment intimidés pour qu'ils abandonnassent le plus gros de leurs conquêtes légitimes, en proférant des phrases pompeuses sur l'intégrité de la Chine et la paix en extrême-Orient. On pouvait désormais constater le niveau d'importance de l'intégrité du territoire de la Chine, ainsi que celui de la paix en extrême-Orient, aux yeux de ce trio. Les Japonais n'avaient pas seulement été dépouillés, mais également dupés. Cela

faisait quarante années qu'ils étaient sortis de leur isolement, et avaient commencé à examiner le vaste monde. Ce monde débordait de sentiments de libéralité et de rectitude morale, de mouvements opposés à l'esclavage et d'activités humanitaires. Pourtant, après leur expérience de 1898, on n'aurait pas pu reprocher aux Japonais de parvenir à la conclusion qu'en matière de politique internationale, l'agression et la duplicité n'étaient en aucune manière obsolètes, mais au contraire, restaient des instruments efficaces, utilisés par les meilleurs des peuples.



FIGURE 1.1 – Carte illustrant le positionnement de la Mandchourie, de la Corée et du Japon

En l'état, l'établissement de la Russie dans la péninsule du Liaotung, ainsi que les intentions bientôt affichées par celle-ci quant à une expansion supplémentaire dans la région, suscitèrent les pires craintes japonaises. Il s'agissait là de la situation que le Japon

craignait le plus, la possibilité qu'une puissance de premier ordre vînt sécuriser une position de dominance sur le continent au plus près de ses côtes. Les Japonais se mirent à faire croître leurs forces militaires, et tout particulièrement leur flotte. En 1894, lorsqu'ils s'étaient battus contre les Chinois, ils ne disposaient pas de navires plus imposants que des [croiseurs protégés](#). En 1901, ils possédaient six cuirassés à jour, tous fabriqués en Angleterre. Au bord du Golfe de Corée, à Port Arthur, se trouvait désormais une flotte de combat russe, envoyée depuis la Baltique peu après que le port fût saisi.

Une puissante force navale russe en extrême-Orient n'était pas plus du goût de la Grande-Bretagne que du Japon, pas plus que l'idée d'une flotte similaire croisant en Méditerranée. Une escadrille de navires de guerre britanniques fut dépêchée au port de Chine. Mais si les navires de combat russes constituaient une menace pour les possessions et intérêts britanniques en extrême-Orient, il en allait de même des navires japonais. Au tournant du siècle, cependant, nul ne savait quelle valeur accorder au Japon en cas de guerre. Jusqu'alors, les races blanches s'étaient dans l'ensemble classées comme supérieures dans le domaine de la guerre par rapport aux Orientaux, et quoique les Japonais fussent connus pour être belliqueux, leur qualité militaire restait inconnue, et la plupart des Européens auraient été prêts à parier sur une victoire russe en cas de conflit russo-japonais. La Grande-Bretagne considéra sans aucun doute la Russie comme le plus redoutable des deux dangers ; si bien que le gouvernement britannique décida d'accorder son soutien diplomatique au Japon. En 1902 fut conclue une alliance anglo-japonaise, dont le principal objet était de s'assurer que si la Russie et le Japon en venaient au conflit, il s'agirait d'un conflit brutal entre les deux pays³. Il n'était guère probable de voir les Français

3. De fait, les Japonais s'étaient employés à négocier deux alliances en même temps ; une alliance anglo-japonaise contre la Russie, et une alliance russo-japonaise, dont on peut penser qu'elle s'opposerait à l'Angleterre. Ce fut l'alliance anglo-japonaise qui l'emporta.

ou les Allemands s'allier à la Russie dans une guerre en extrême-Orient, avec la certitude d'avoir contre eux la flotte britannique.

En 1900, le [soulèvement des Boxer](#) avait donné à la Russie l'opportunité d'occuper la Mandchourie ; et bien qu'elle ait promis d'évacuer une fois la révolte contenue, il fut bientôt limpide qu'elle n'avait pas vraiment l'intention de bouger. En 1903, les relations entre la Russie et le Japon s'étaient faites sérieusement tendues. Ayant pris en pratique le contrôle de la Mandchourie, les Russes bougeaient de manière menaçante vers la Corée, et faisaient croître leur pression politique sur le gouvernement de Corée. Sur ce sujet vital, les Japonais étaient déterminés à ne pas céder. Ils avaient regardé les Russes s'approcher de plus en plus près de leur pays des années durant, et ils savaient que si la Corée allait dans le sens de la Mandchourie, le Japon ne serait pas seulement sous la constante menace des forces russes au plus près, mais se retrouverait rapidement exclu des relations commerciales avec tout le Nord de la Chine. Les remontrances diplomatiques japonaises à St. Petersbourg se firent de plus en plus fréquentes, et de plus en plus vives.

Il y avait indéniablement eu parmi les Russes une tendance, peut-être une tendance naturelle, à considérer les Japonais comme un peuple oriental ayant jusque récemment stagné dans un état de retard féodal, comme des rivaux qu'il n'était pas nécessaire de trop considérer avec sérieux. Mais alors que la situation entre les deux pays se faisait de plus en plus critique, il se trouva des conseillers du Tsar pour commencer à s'interroger quant à la possibilité que les Japonais, après tout, se vissent repoussés hors du chemin de l'expansion russe. Parmi eux, on trouvait le ministre de la guerre, le général [Kuropatkin](#), qui en était venu à entretenir de sérieux doutes sur la force comparée de la Russie ; et il proposa de manière drastique que la Russie abandonnât ses ambitions en Mandchourie et en Corée, pour se concentrer sur le développement de la région de Vladivostok, plus au Nord. La croyance populaire désigne souvent les généraux comme les principaux foyers de guerre du monde,

si bien qu'il est tout à fait instructif de trouver, en cette occurrence, la voix d'un général au premier plan de celles s'exprimant pour la conciliation et la paix. On pourra constater au fil du présent ouvrage que ce ne fut pas là du tout une occurrence isolée.

Kuropatkin fut cependant débordé par les puissants intérêts commerciaux qui avaient injecté des capitaux importants dans le développement de l'extrême-Orient, et comptaient bien ne pas se laisser priver, de crainte d'une guerre qu'ils pensaient gagnée d'avance, des profits qui devaient en découler. Le gouvernement russe resta tenace face aux protestations et aux avertissements japonais.

Au début du mois de février 1904, les Japonais s'étaient décidés à combattre, considérant qu'il s'agissait de la seule alternative à la perspective de se laisser dévorer par la pieuvre russe dont les tentacules étaient désormais tous proches des îles japonaises. Les plans de guerre japonais reposaient invariablement sur la maîtrise de l'espace maritime. Faute d'en disposer, le Japon aurait été dans l'incapacité d'envoyer ses soldats sur le continent ; alors que si les Russes se l'accaparaient, ils pourraient en temps voulu envahir, voire conquérir, le Japon. La maîtrise de l'espace maritime était donc vitale pour les Japonais. Pourtant, leur État-major maritime avait un problème des plus préoccupants à gérer. La force navale se mesurait alors en nombre de navires de bataille. Les Japonais en disposaient de six, alors que la flotte russe de Port Arthur en comptait sept. Mais la vraie faiblesse japonaise résidait dans le fait que, face à l'absence de réserve de la flotte japonaise, déjà en sous-nombre, les Russes disposaient en Mer Baltique d'une force à peu près semblable à celle qui stationnait à Port Arthur. La marine japonaise aurait par conséquent à affronter une flotte russe approximativement deux fois plus importante. Il se trouvait à Tokyo des hommes audacieux, prêts à accepter ce risque.

Au vu de ces circonstances, la destruction ou au moins la mise hors d'état de fonctionnement de la flotte de Port Arthur était de première importance. Au vu de la nécessité impérieuse de préserver tout avantage possible dans ce combat désespérément inégal, l'ami-

rauté japonaise prit la décision de mener une attaque surprise. Les gouvernements qui se trouvent confrontés à la possibilité d'un asservissement national sont enclins à faire peu de cas des amabilités du droit international. Les négociations avec la Russie furent rompues le 5 février, et l'ambassadeur du Japon demanda son visa de retour. Dans la nuit du 8 février, sans déclaration de guerre préalable, les destroyers japonais lancèrent des attaques de torpilles sur les navires de guerre russes ancrés en dehors de Port Arthur, et en endommagèrent gravement trois, ce qui accorda aux Japonais une supériorité temporaire de six contre quatre, qui suffisait à leurs objectifs immédiats.

Certains pays critiquèrent fortement le Japon pour cette attaque lancée avant toute déclaration de guerre formelle. Les commentateurs britanniques adoptèrent une ligne différente. Le correspondant militaire du journal *The Times* affirma que « *la marine japonaise a lancé la guerre par une action audacieuse, destinée à conserver une place d'honneur dans les annales de la marine* » ; cependant que l'article principal affirmait qu'il était « *tout à fait impossible pour la Russie de tenter de tirer parti de la rapidité déconcertante avec laquelle le Japon a mené son attaque. Les cas pour lesquels une déclaration de guerre formelle précède l'éclatement des hostilités ont été relativement rares dans l'histoire moderne. La Russie, en tous cas, a davantage honoré la tradition consistant à s'en abstenir que celle consistant à prononcer cette déclaration.* »

Les destroyers japonais furent grandement aidés par un manque de précaution extraordinaire de la part de la flotte russe. Bien que le monde entier fût au fait que la situation entre les deux pays était critique⁴, cette flotte était restée ancrée en dehors du port avec les habituels phares de positionnement allumés, sans avoir

4. *The Times* du 21 janvier 1904 faisait état « *de nombreuses candidatures de Néo-zélandais à l'armée et la marine du Japon en cas de guerre* », alors que *The Times* du 5 février reproduisit un câble envoyé par son correspondant de St. Petersbourg affirmant qu'« *il est quasiment impossible que la guerre soit évitée* »

déployé de filet de protection contre les torpilles, et sans laisser d'hommes aux postes de combat. Il s'agissait d'un cadeau consenti aux Japonais qui aurait bien pu coûter la guerre aux Russes ; car à partir de ce premier coup, la flotte de Port Arthur, qui s'avéra à la surprise générale aussi inefficace que négligente, ne s'en remit jamais complètement.

Quoique les Japonais disposassent désormais de la maîtrise locale de la mer, il restait impératif pour eux de porter un coup final à la flotte de Port Arthur avant que la forte flotte de la Baltique ne lui prêtât renfort. L'investissement de Port Arthur par une armée dirigée par [le général Nogi](#) fut lancé dès que possible. Les tentatives d'amener la flotte russe à accepter une action décisive restant sans succès, il devint clair qu'il allait falloir la couler au port. Mais Port Arthur est gardé par une chaîne de collines qui avaient été lourdement fortifiées, et que la garnison russe défendait avec une âpre détermination. De précieux mois s'écoulèrent ; et au mois d'octobre, Port Arthur continuait de tenir, et l'on apprit que la flotte russe de la Baltique s'était mise en chemin vers l'Est. Les tentatives japonaises en vue de capturer Port Arthur redoublèrent. De fortes pertes furent à déplorer, mais sans effet. Enfin, au mois de décembre 1904, alors que la flotte de la Baltique doublait Madagascar, l'armée de Nogi s'empara d'une hauteur appelée [Colline du mètre 203](#), du haut de laquelle on avait vue sur le port. Des obusiers lourds y furent montés, et la flotte de Port Arthur fut coulée alors qu'elle était à quai.

Il s'était agi d'une lutte contre le temps. La flotte japonaise avait bloqué les accès maritimes à Port Arthur jusqu'au bout, et après dix mois de service actif, dont un combat en mer, elle se retrouvait en grand besoin de réparations et de repos avant le défi qui allait suivre. Heureusement pour elle, la flotte baltique russe connaissait un état d'inefficacité pire encore que celle de Port Arthur, et ne frayait son chemin vers l'Est qu'avec lenteur. Ce ne fut qu'au mois de mai qu'on la vit approcher le [détroit de Tsushima](#), sur sa route vers Vladivostok. C'est là que se porta à sa rencontre la flotte

japonaise dirigée par l'amiral Togo, qui obtint **l'une des victoires navales les plus totales jamais obtenues**, car ce fut pratiquement l'ensemble de la flotte russe qui finit soit coulée, soit capturée.

La flotte japonaise avait accompli la tâche remarquable consistant à capturer ou détruire la plus grande partie d'une marine hostile d'une puissance double de la sienne. Mais elle avait accompli plus que cela encore. Pour la première fois de l'histoire, une race orientale, au moins sur mer, s'était confrontée au combat à l'une des races blanches, et lui avait administré une sévère défaite. La nouvelle se répandit comme une traînée de poudre sur les terres d'Orient. Les officiers de l'Armée indienne en entendirent parler dans les conversations qui animaient les bazars.

Chapitre 2

Les rivalités entre puissances en extrême-Orient entre 1905 et la fin de la première guerre mondiale

À la fin du conflit russo-japonais qui se produisit quelques mois après Tsushima, Port Arthur et Talienwan (ou Dairen) étaient acquis au Japon. La Corée et la plus grande partie de la Mandchourie n'étaient plus sous influence russe¹. Elle accorda également au Japon un nouveau positionnement dans le monde. Ce pays se trouvait désormais reconnu comme une puissance mondiale à prendre au sérieux.

Le Japon constituait également une puissance navale plus forte

1. La Russie ayant été éjectée de Port Arthur, la Grande-Bretagne aurait dû rendre Wei-hai-wei à la Chine. Mais un contrat de location fut de nouveau établi, et les Britanniques restèrent sur place.

qu'avant la guerre ; bien que deux cuirassés fussent perdus durant la guerre, les navires de guerre russes coulés à Port Arthur furent remis à flot et s'additionnèrent à la flotte japonaise, ainsi qu'un des cuirassés de la flotte Baltique, qui avait été capturé sans être coulé lors de la bataille de Tsushima.

Du point de vue de la protection des intérêts britanniques en extrême-Orient, le Japon était désormais la nation qui comptait le plus. Mais pour l'instant, Japon et Grande-Bretagne étaient membres d'une même alliance, et le sentiment japonais à l'égard des Britanniques, par suite du soutien moral de ces derniers contre la Russie, se faisait extrêmement cordial. Pour autant, tous les ingrédients se trouvaient réunis pour voir croître un antagonisme entre les deux pays ; même si les développements dans d'autres parties du monde avaient pour effet de maintenir cette tendance inévitable en arrière-plan. En Europe, le défi que représentait l'Allemagne pour la suprématie navale britannique avait été énergiquement lancé, et l'attention britannique était de plus en plus centrée sur les événements en cours à Kiel et à Wilhelmshaven, au détriment des possibles dangers en d'autres points du monde. [Sir John Fisher](#), premier Lord de l'amirauté, était convaincu de l'imminence d'une prochaine guerre allemande, et sa politique consistait à concentrer la puissance navale britannique dans les eaux territoriales. Seuls quelques croiseurs furent laissés en poste en Chine, et le Japon devint, du fait des tensions et rivalités occidentales, la puissance navale majeure de l'extrême-Orient.

Quelle utilisation le Japon allait-il faire de sa position nouvellement acquise, sur place et dans le monde ? En matière de psychologie humaine, l'ambition est souvent voisine de la crainte, et prend rapidement le relais une fois que cette dernière s'est retirée. Ayant repoussé la tentative russe de s'étendre en Chine du Nord, le Japon allait-il prendre la place de la Russie dans l'exploitation de la même région ? Nous allons pouvoir en juger d'ici peu.

Cependant, c'était d'une période de rétablissement que le Japon avait besoin au premier chef. La guerre contre la Russie avait été ex-

ténuante et coûteuse. En outre, dans les deux années qui suivirent la guerre, une nouvelle mode navale était sortie, avec la construction par la Grande-Bretagne de navires de guerre « *dreadnought* » qui rendirent pratiquement obsolètes tous les vaisseaux de classes précédentes. Le Japon, s'il voulait maintenir sa position, allait devoir s'y conformer ; et cela impliquait de nouvelles dépenses importantes. À cette époque, le nombre de nations disposant de flottes importantes était assez élevé. Outre la Grande-Bretagne, qui restait la principale puissance maritime, les Allemands, les Étasuniens et les Français étaient tous supérieurs aux Japonais en matière de puissance navale, et les Autrichiens et les Italiens ne leur étaient guère inférieurs. Les Japonais devaient donc progresser prudemment si leurs objectifs ultimes présentaient le risque de se confronter à des opinions étrangères.

Néanmoins, en 1910, ils estimèrent que la situation mondiale leur permettait d'annoncer l'annexion de la Corée. La Grande-Bretagne, qui connaissait une menace croissante de la part de la flotte de haute mer allemande, acquiesça. L'alliance anglo-japonaise fut renouvelée deux années plus tard pour une période supplémentaire de dix ans.

Jusqu'à présent, le sentiment étasunien avait également été amical envers le Japon. C'était bien la flotte étasunienne qui était venue rompre l'isolement japonais. Les États-Unis avaient ouvertement sympathisé avec le Japon lors de son différend avec la Russie, et le président étasunien avait pris l'initiative d'arranger la conférence de paix entre les deux pays belligérants, qui avait mené en 1905 au traité de Portsmouth. Juste avant l'éclatement de la guerre russo-japonaise, le correspondant du journal *the Times* au Japon avait rapporté que :

Plusieurs discours prononcés récemment par des journalistes japonais ont montré que la nation pense se battre pour protéger les idéaux anglo-saxons en Asie et ne se considère pas comme un despotisme militaire. . . Plusieurs

*journaux de Tokyo se sont réjouis que les États-Unis soient à présent dans le même camp que le Japon, car ce pays ne désire rien d'autre qu'une affirmation pratique des principes reconnus constructivement par le nouveau traité commercial entre la Chine et les États-Unis — à savoir, la Porte ouverte et la reconnaissance de la souveraineté de la Chine sur la Mandchourie*².

La mention de la Porte ouverte mérite qu'on s'y attarde. Ce principe avait également trouvé sa place dans le traité d'alliance anglo-japonais, dont l'un des objets déclarés était une égalité d'opportunités pour toutes les nations en Chine.

Un an après l'annexion de la Corée, les vraies intentions du Japon à l'égard de la Chine commencèrent à se faire jour. Certes, sa politique ne devint pas immédiatement apparente aux yeux du monde entier. Il ne se trouve guère que peu de nations pour proclamer sur les toits et à l'avance leur objectif final. Les observateurs extérieurs doivent le plus souvent faire la jonction entre leurs conclusions sur la base d'une succession d'épisodes, dirigés vers une direction ou une autre ; et il fallut un peu de temps avant que le dessein du Japon devînt apparent de manière claire.

Après la mort de [la redoutable impératrice douairière](#) de Chine, en 1908, les cercles bien renseignés de Shanghai et de Hong Kong prirent conscience du fait que le Japon prenait une part de plus en plus active, quoique dissimulée, dans le jeu politique chinois. À cette époque, la dynastie mandchoue était le plus souvent considérée comme vivant ses derniers moments. Deux mille années durant, la Chine avait été dirigée par une suite de dynasties conquérantes, dont chacune avait peu à peu sombré avec le temps, et s'était corrompue jusqu'à ce que le pouvoir échappât à son emprise nerveuse. La dynastie mandchoue approchait de la fin attendue de son règne, et était sur le point de s'effondrer, selon la plupart des observateurs.

2. *The Times* du 18 janvier 1904

La révolution qui éclata en Chine en 1911 était le signe que les Empereurs mandchous avaient fait leur temps. Elle commença dans le Sud de la Chine, et il ne fait guère de doute qu'elle fut encouragée et accélérée par des intrigues japonaises. Il est probable que les Japonais espéraient que la révolution allait séparer la Chine en deux parties, le Nord et le Sud, ce qui leur aurait accordé une chance de dominer l'une des moitiés, voire les deux.

Malheureusement pour les Japonais, la révolution se répandit dans l'ensemble de la Chine, et déboucha non seulement sur le renversement de l'enfant-empereur, mais également sur l'établissement d'une république chinoise sous Yuan-Shih-Kai, le plus compétent des hommes d'État chinois. Cela ne plut évidemment pas du tout aux Japonais. Détacher une partie de la Chine de l'Empire en effritement était une chose, mais que l'ensemble de la Chine se trouvât converti en une démocratie unifiée, comme cela semblait se produire, était tout autre chose. Avec l'ancien système impérial qui sombrait, il était possible qu'un homme aussi capable que Yuan-Shih-Kai pût réaliser une réorganisation de son pays sur le modèle occidental, comme cela avait été opéré au Japon quarante années auparavant, ce qui aurait perturbé considérablement la réalisation de certaines ambitions japonaises. Yuan-Shih-Kai fut informé que le Japon n'allait en aucun cas reconnaître une république de Chine, et les Japonais annoncèrent leur intention de démarrer des opérations militaires pour rétablir les Mandchous.

Cependant, à ce stade, la Grande-Bretagne intervint, et insista pour que le Japon laissât tranquille la Chine dans son ouvrage d'auto-salvation. Cette action menée par les Britanniques provoqua la première faille dans l'accord anglo-japonais, et marqua le début d'une hostilité de plus en plus marquée au Japon vis-à-vis de l'alliance anglo-japonaise.

Les Japonais ne perdirent pas de temps à essayer de réparer ce revers initial. La seconde révolution chinoise, qui éclata en 1913, résulta largement de leurs actions. Des mois durant, des armes et des fonds japonais avaient été envoyés vers le Sud de la Chine, et des

intrigues avaient activement été menées avec les dirigeants du Sud ; et lors de la rébellion, de nombreux officiers japonais combattirent aux côtés du Sud. Une fois de plus, cela fut vain. La révolution fut un échec total, et le célèbre [Sun-Yat-Sen](#), s'enfuit pour le Japon à bord d'un navire japonais.

Mais les événements mondiaux se produisaient au bénéfice du Japon. En 1914, la guerre éclata en Europe. Toutes les puissances européennes étant occupées à se jeter à la gorge les unes des autres, la voie était libre pour le Japon qui pouvait poursuivre ses propres objectifs en extrême-Orient sans crainte d'interférence active, sauf de la part des États-Unis, dont on pensait qu'il était peu probable qu'ils agissent seuls. Selon les termes [du Comte Okuma](#), le premier ministre japonais, « *c'était pour le Japon l'opportunité du millénaire.* »

Mais, pour commencer, le gouvernement japonais se devait de considérer s'il allait réaliser quelque action en soutien de l'alliance anglo-japonaise. Il y avait alors un fort courant d'opinion au Japon, et surtout dans l'armée, opposé à une participation en ce sens. Les hommes d'État plus anciens, cependant, comprenaient qu'entrer en guerre permettrait au Japon d'expulser les Allemands hors de Tsingtao, et de prendre pied à leur place dans l'une des provinces les plus riches de la Chine. Par conséquent, les intérêts propres du Japon étaient alignés avec la loyauté envers l'allié britannique.

Les Allemands, quant à eux, avaient compris d'avance qu'ils ne pourraient espérer tenir Tsingtao en cas de guerre contre une puissance maritime supérieure ; et peu après l'éclatement des hostilités, ils avaient ouvert des négociations avec la Chine en vue de lui rendre la gestion des territoires de Tsingtao. La Chine, au moment d'accepter, se vit assurée par la Grande-Bretagne que cette dernière, ainsi que le Japon, comptaient expulser l'Allemagne hors de Tsingtao par la force des armes, mais que la Chine ne devait entretenir aucun doute quant au résultat de cette opération. Cette assurance était fondée sur une déclaration formulée par le Japon, selon laquelle ce pays n'avait aucun dessein égoïste sur le terri-

toire chinois, à l'intégrité duquel il était dévoué par principe. Les Japonais avaient de toute évidence bien retenu la leçon que leur avaient prodiguée les puissances occidentales en 1895, selon laquelle « *l'intégrité de la Chine* » constituait la phrase-clé dans les affaires d'extrême-Orient.

En s'appuyant sur l'assurance britannique, la Chine rejeta l'offre allemande, et le Japon déclara la guerre. Des plans à cet égard avaient de toute évidence été préparés longtemps à l'avance, car en une semaine ou deux, une force amphibie bien organisée se trouva en chemin pour assiéger Tsingtao, avec deux navires de guerre et deux bataillons britanniques qui avaient rejoint l'expédition peu après son débarquement sur la plage. Tsingtao était solidement fortifiée, mais sans espoir de secours, la ville se rendit le 7 novembre. Malgré ce qui avait été dit aux Chinois, la ville resta japonaise au cours des huit années qui suivirent.

Deux mois après la chute de Tsingtao, le Japon présenta à la Chine ce qui finit par être connu sous le nom des [Vingt et une demandes](#). Celles-ci donnèrent une indication parfaitement claire des ambitions expansionnistes japonaises en Chine, et méritent que l'on s'y attarde. Elles relevaient de cinq groupes :

- Le *groupe 1* traitait de la situation soulevée par l'éviction des Allemands hors de Tsingtao. La Chine devait accepter de soutenir tout règlement dont le Japon pourrait convenir avec l'Allemagne, et devait accorder au Japon des concessions de construction de voies ferrées dans la province de Shangtung. Aucune concession sur la côte de Shangtung ne devait être accordée à aucune tierce puissance.
- *Groupe 2*. Les baux de Port Arthur et de deux voies ferrées mandchoues devaient être étendus à une durée de quatre-vingt-dix neuf ans. D'autres concessions devaient être accordées en Mandchourie du Sud et en Mongolie Intérieure de l'Est, qui, comprenant le droit pour le Japon de fournir des conseillers militaires, politiques et financiers aux deux pro-

vinces, auraient eu pour effet d'en faire en pratique des protectorats japonais.

- Le *groupe 3* traitait d'importantes mines de fer et de charbon dans la vallée du Yangtse. Celles-ci devaient être exploitées conjointement par le Japon et la Chine, et tout intérêt extérieur était à exclure.
- Le *groupe 4* stipulait que la Chine ne pouvait pas louer ou céder quelque port, golfe, ou île que ce fût, sur l'ensemble de la côte de Chine, à une tierce puissance.
- Le *groupe 5* était le plus drastique de tous, et comprenait la demande que fussent employés par la Chine des Japonais influents comme conseillers en affaires politiques, financières et militaires, cependant que les départements de police des régions importantes devaient être communs aux Japonais et aux Chinois.

Au travers de ces demandes, la politique japonaise envers la Chine se trouva tout à fait dévoilée. Les vingt et une demandes étaient de toute évidence destinées à accorder au Japon une domination quasiment totale sur la Chine, politiquement et commercialement. Une étude de la carte montre qu'en obtenant le contrôle de l'Est de la Mongolie Intérieure, de la Mandchourie du Sud et de la province de Shangtung, et en s'assurant d'une influence sur le Yangtse, les Japonais auraient en pratique encerclé le siège du gouvernement chinois, situé à Pékin. Comme si cela n'avait pas suffi, les demandes du groupe 5 accordaient au Japon le contrôle de la police, de l'armée, de la marine et des finances chinoises.

En présentant ces demandes, le Japon informa la Chine que si le secret absolu n'était pas conservé, les conditions allaient en être rendues plus sévères. Cependant, lorsque, malgré cette menace, les détails commencèrent à fuir, l'ensemble des demandes fut réfuté. En fin de compte, lorsqu'il ne fut plus possible de les réfuter, le Japon abandonna le groupe 5, et communiqua à la Grande-Bretagne, en tant qu'alliée, la liste des quatre groupes restants. Malgré la

nature évidemment prédatrice de ces quatre groupes restants, le Japon les décrivit froidement comme « *des questions marquantes qu'il abordait avec la Chine afin de préserver la paix en extrême-Orient et d'établir des relations plus amicales avec ce pays.* » La paix en extrême-Orient constituait un autre héritage dialectique issu de l'année 1895.

En apprenant ce qui se tramait, la Grande-Bretagne ainsi que les États-Unis émirent des notes de protestations fortes. Mais le Japon, pour des raisons que nous pourrions expliquer un peu plus bas, n'y porta guère d'intérêt. Au mois de mai 1915, il remit un ultimatum au gouvernement chinois et le força à se soumettre aux demandes des groupes 1 à 4, ainsi qu'à une demande du groupe 5.

Le principal résultat de la pression diplomatique que la Grande-Bretagne tâcha d'appliquer à cette occasion fut une forte chute de la popularité britannique parmi les Japonais. L'alliance anglo-japonaise avait déjà, comme nous l'avons vu, commencé à subir un feu de critiques au Japon avant 1914. L'influence allemande dans le pays, d'un autre côté, était forte. Des officiers allemands avaient entraîné l'armée japonaise, et depuis que l'armée était à la fois plus grande et plus proche du peuple, par la force des choses, que la marine entraînée par les Britanniques, on ressentait au Japon une sympathie plus importante pour les idées allemandes que britanniques. Les ressemblances entre les systèmes de gouvernement autocratique allemand et japonais contribuèrent également à établir un lien naturel entre les deux nations.

Les sentiments pro-allemands, parmi les Japonais, en réaction à l'opposition du *Foreign Office* britannique aux vingt et une demandes, firent monter une violente campagne de presse anti-britannique au Japon, qui s'étala sur les années 1915 et 1916. Le mépris et le ridicule furent déversés sur l'effort de guerre britannique, y compris sur la conduite des petites forces britanniques qui avaient coopéré avec les Japonais durant le siège de Tsingtao. Ces abus ne déplurent pas non plus au gouvernement japonais, qui cherchait délibérément à nuire à la cause britannique et éloigner le gouver-

nement britannique. Par exemple, durant la plus grande partie de la guerre, le Japon accorda l'asile à des séditionnistes indiens dont l'extradition était vivement souhaitée par Whitehall, mais refusée par Tokyo. Il ne s'agissait pas de la conduite d'une nation amicale, et encore moins de celle d'un allié.

L'explication de cette attitude équivoque de la part des Japonais réside certainement dans leur ferme conviction que l'Allemagne allait remporter la guerre. Il existait certes des raisons superficielles d'y croire. L'armée allemande avait pénétré profondément en France, cependant que l'armée russe connaissait une situation de détresse et n'était pas loin de la désintégration. En 1917, les experts militaires britanniques en extrême-Orient rapportèrent que le Japon s'attendait à la victoire de l'Allemagne et l'espérait ; et il ne fait guère de doute quant au fait que le gouvernement japonais essaya de parvenir à une entente avec les Allemands et réussit à l'obtenir. Il existe des raisons de penser que la victoire finale et soudaine des Alliés fut reçue par le Japon comme un choc tout à fait désagréable. En réalité, le jour où les Allemands se rendirent, les Japonais furent tellement interloqués qu'il fallut que les ambassadeurs alliés à Tokyo leur rappelassent de lever les drapeaux.

En temps de guerre, la recherche de l'efficacité, de manière regrettable, tend à faire oublier les principes. En 1917, lorsque l'offensive illimitée de U-boats allemands avait créé une demande urgente d'un plus grand nombre de convois d'escorte, le gouvernement britannique, en échange de l'envoi de destroyers japonais en Méditerranée à des fins de convois, promit de soutenir les revendications du Japon pour qu'il conservât Tsingtao après la guerre. Il s'agissait d'une trahison des promesses faites à la Chine en 1914, qui avaient incité cette dernière à renoncer à la restitution du territoire par les Allemands à la souveraineté chinoise. Les promesses anglo-japonaises alors avancées furent ainsi toutes deux déshonorées, d'abord par les Japonais, et désormais par les Britanniques.

Les Britanniques n'étaient pas non plus les seuls, parmi les nations anti-allemandes, à faire des concessions morales aux dépen-

des Chinois. En 1917, les États-Unis entrèrent en guerre contre l'Allemagne, et devinrent par conséquent désireux d'aplanir tout différend significatif avec le Japon ; le principal différend dérivait de la note étasunienne au Japon protestant contre les vingt et une demandes. Il y eut un échange de notes entre le vicomte [Ishii](#) et [M. Lansing](#), au cours duquel les États-Unis reconnurent que « *la proximité territoriale crée des relations spéciales entre les nations, et par conséquent le Japon a des intérêts spéciaux en Chine.* » Cette déclaration fut reçue avec stupéfaction et incrédulité par les Chinois, qui se hâtèrent de proclamer qu'ils refuseraient d'être liés par des accords les concernant conclus par des puissances étrangères.

Il est à noter que dans le cadre de l'[accord Lansing-Ishii](#), qui donna en pratique l'accord étasunien aux vingt et une demandes, le Japon réaffirma de nouveau avec complaisance son adhésion au principe de l'intégrité de la Chine. Malheureusement, ce n'est pas un phénomène rare en matière de relations internationales que de constater que les déclarations solennelles ne sont pas tout à fait en accord avec les faits ou actions auxquels elles sont liées. Mais que les pays crient ainsi leur défiance les uns envers les autres, comme dans cette occurrence, fut particulièrement in-artistique sur le plan diplomatique.

D'un autre côté, il n'existe pas d'objection particulière face au principe selon lequel « *la proximité territoriale crée des relations spéciales entre les nations.* » Il s'agit là certes d'une affaire de bon sens, et l'histoire propose une multiplicité d'exemples à cet égard. L'intérêt traditionnel anglais pour les Pays-Bas en est un ; [la doctrine Monroe](#) en est un autre.

Il existait plusieurs raisons pour que les Japonais portassent un intérêt spécial à la situation du continent chinois. L'une d'entre elles, que nous avons déjà abordée, résidait dans le fait que la proximité avec leur propre pays aurait fait de l'établissement d'un puissant État étranger sur le territoire chinois une sérieuse menace envers la sécurité du Japon. Mais une autre raison, presque aussi puissante, résidait dans la question des matières premières de l'in-

dustrie.

Car le Japon est très mal doté en matières premières. Ses îles domestiques ne contiennent guère de charbon, de fer, de pétrole ou d'autres ressources minérales importantes à un pays industrialisé moderne, et surtout à un pays aspirant à tracer son chemin dans un monde mécanisé. Où le Japon pouvait-il aller chercher les quantités supplémentaires dont il avait besoin ? L'endroit le plus évident était la Chine, du territoire de laquelle la plupart des matières premières nécessaires pouvaient être extraites, à l'exception du pétrole, du caoutchouc et de l'étain. En particulier, la Chine disposait d'une profusion de charbon et de fer, les ingrédients principaux de la prospérité industrielle et de la puissance martiale. On trouvait bien sûr des mines dans d'autres régions du monde. Mais si le Japon s'appuyait sur celles-là, il aurait pu se retrouver en pénurie industrielle en temps de guerre, fût-ce du fait de l'action des pays fournisseurs, ou du fait que ses lignes de ravitaillement maritimes pourraient être perturbées par un ennemi maritime. Les routes maritimes de courte portée vers la Chine, étant couvertes par les îles japonaises et les territoires de Ryukus et de Formose détenus par les Japonais, seraient de toute évidence les plus sécurisées.

L'attrait de la Chine comme principale source de matières premières essentielles pour le Japon se voyait augmenté par la faiblesse constante, la corruption politique, et le sous-développement obstiné de cet immense pays. Contrairement à la Grande-Bretagne, qui fait face à un continent qui héberge habituellement des nations très puissantes et très bien organisées, le Japon devait traiter avec un géant colossal et flasque, présentant un immense potentiel de richesse, mais guère d'inclination pour son développement et de faibles aptitudes militaires. Ce fut donc assez logiquement que la perspective de s'acquérir le contrôle des ressources chinoises nécessaires en temps de paix ou en temps de guerre, y compris par la force, apparut au Japon comme la meilleure garantie d'indépendance, de prospérité commerciale, et de sécurité stratégique. Les Japonais ne pouvaient pas, il est vrai, obtenir absolument tout ce

qu'il leur fallait depuis la Chine. Mais ils pouvaient faire une très bonne affaire.

La moralité d'une telle politique envers la Chine, surtout lorsque celle-ci est poursuivie par des moyens aussi brutaux que les vingt et une demandes de 1915, peut être sujet à débat. Mais il s'agit cependant de la manière de procéder de toutes les nations qui ne veulent pas se montrer trop scrupuleuses dès lors que ce qu'elles considèrent comme leurs intérêts vitaux est en jeu. Les États-Unis semblent avoir été singulièrement fortunés en guise de matières premières, et n'ont donc pas particulièrement besoin de se montrer trop attentifs aux sources extérieures d'approvisionnement. Mais les Étatsuniens pourraient difficilement affirmer que, sur le sujet clé du canal du Panama, leurs propres méthodes pour obtenir ce qu'ils voulaient furent des plus civiles.

Chapitre 3

L'extrême-Orient entre 1918 et 1936

Le résultat de la guerre de 1914-1918 accrut considérablement l'assise internationale du Japon. La flotte allemande avait été presque totalement éliminée ; ainsi que la flotte autrichienne. La France se retrouvait sur les rotules, et la Russie connaissait les affres d'une révolution. Lors de la conférence de paix de 1919, le Japon devint l'un des « *Cinq Grands* ». Ce pays constituait désormais une puissance de premier plan, et possédait une flotte qui présentait une importance majeure en matière de politique mondiale. Une seule autre nation a profité de cette guerre au lieu d'y perdre. Les États-Unis avaient pris la place de la Grande-Bretagne au rang de pays le plus puissant du globe.

Mais bien que le Japon s'en tirât bien en matière de puissance et d'influence, ses relations internationales avaient connu des changements considérables. Avant la guerre, les États-Unis et la Grande-Bretagne pouvaient être considérés comme ses amis. Ils ne l'étaient plus, même si la Grande-Bretagne resta pour quelques années encore un allié sur le papier.

La conduite du Japon au cours de la guerre avait donné à ces deux pays matière à réflexion. Ils savaient que le Japon entretenait de fortes sympathies pour leur ennemi allemand, avec lequel ils soupçonnaient que le Japon avait flirté. Qui plus est, ils avaient désormais pleinement compris ses intentions réelles à l'égard de la Chine, et ce que celles-ci allaient impliquer pour eux-mêmes. Ils s'étaient montrés hostiles à l'expansion russe en Mandchourie, car ils avaient des raisons de penser que Moscou avait l'intention de restreindre tout commerce étranger des zones occupées par la Russie. À l'inverse, ils s'étaient montrés favorables au Japon, surtout parce qu'il avait soutenu du bout des lèvres la « *porte ouverte* » en Chine. Mais à la fin de la guerre, ils avaient compris que toute assurance avancée par le Japon à cet égard était frauduleuse. Partout où les Japonais s'étaient établis, ils avaient pratiqué une discrimination déloyale au bénéfice des biens japonais, avec des méthodes telles que :

- (a) Les délais pratiqués par les banques et maisons d'escompte japonaises ;
- (b) Les retards de traitement des marchandises étrangères dans les ports ; cependant que les marchandises japonaises étaient traitées rapidement ;
- (c) Les rabais spéciaux et facturations réduites pratiquées pour les marchandises japonaises, tant pour le transport ferré que maritime.

Il apparaissait clairement que le Japon comptait suivre les mêmes lignes générales que les Russes avant eux. La Chine occupée par le Japon allait devenir une chasse gardée au bénéfice commercial des Japonais. La « *porte ouverte* » promettait de leur être accueillante, à eux et à nul autre.

Au vu de ces circonstances, que fallait-il faire de l'alliance anglo-japonaise ? Les États-Uniens en étaient venus à la considérer d'un très mauvais œil. Les sentiments britanniques à ce sujet étaient un

peu plus mitigés. Le *Foreign Office* comprenait les inconvénients du renouvellement d'une alliance avec une nation qui avait apporté autant de gages de déloyauté. D'un autre côté, on estimait qu'en restant alliée du Japon, la Grande-Bretagne pourrait exercer une certaine limitation sur lui, qui aurait été impossible si ce lien était brisé. Mais il s'agissait là d'un argument ignoble. Une alliance implique inévitablement le soutien de l'allié et de ses politiques ; et entrer dans une alliance en poursuivant l'objectif opposé consistant à s'opposer à son allié est une pratique fondamentalement malhonorable.

Il existait une raison supplémentaire opposée au renouvellement de l'alliance. Une alliance, même si cela n'est qu'insinué, doit être dirigée contre quelqu'un. Avec la réduction générale des marines de guerre par suite de la guerre, il ne restait plus guère que quelques puissances capables de s'en prendre au Japon. La Russie pouvait le faire par voie de terre, mais en 1922, elle se trouvait en pleine tourmente ; et une guerre continentale de grande portée en Asie orientale contre le tout nouvel espoir d'un monde socialiste risquait de ne pas être du goût du gouvernement ou du peuple britannique. Il n'existait aucune autre menace à l'encontre du Japon à l'exception des États-Unis ; et il était impensable que la Grande-Bretagne pût s'allier avec le Japon contre les États-Unis, même si l'alliance anglo-japonaise n'avait pas expressément exclu une telle possibilité.

Lorsque le temps fut venu, on laissa l'alliance prendre fin en bonne et due forme. Mais son non-renouvellement fut adouci et d'une certaine manière déguisé par la fusion de l'alliance en un traité à quatre puissances conclu entre les États-Unis, la Grande-Bretagne, le Japon et la France. Ce traité multiple n'avait que peu ou pas d'utilité pratique, mais il permit aux Japonais de sauver quelque peu la face.

Cette action fut menée lors de la conférence de Washington de 1921-1922, convoquée par les États-Unis pour établir un traité de limitations maritimes et éviter une compétition d'après-guerre en matière d'armements maritimes. À cet effet, les États-Unis prirent

l'initiative audacieuse de produire, sans consultation préalable, des propositions de ratios de puissance maritime que les principales puissances maritimes devaient accepter. Ces ratios, s'appliquant principalement aux classes d'armement les plus grandes, étaient comme suit :

Pays	ratio
États-Unis	5
Grande-Bretagne	5
Japon	3
France	1.75
Italie	1.75

Lorsque ces chiffres furent sortis du chapeau, les Japonais et les Français en furent fortement offensés. Les Français disposaient d'une histoire maritime longue et honorable, et avaient deux siècles durant secondé les Britanniques comme puissance navale dominante à l'échelle du monde. Ils furent très mécontents de trouver un ratio approximativement inférieur de moitié à celui des Japonais.

Mais ces derniers n'étaient pas plus satisfaits. Ils avaient œuvré avec constance pour s'élever dans le monde, et leurs ambitions étaient montées en parallèle de leurs accomplissements. Se retrouver « *gelés* » pour une durée prolongée à 60 % de la force étatsunienne ou britannique était une insulte épouvantable, et aurait clairement pu causer du tort à la position du parti militaire dominant la scène politique japonaise. Ce parti avait naturellement accompli le plus gros des succès des dix-huit années précédentes, et tout particulièrement ceux de la guerre russo-japonaise, dont le résultat n'avait pas été présenté au grand public japonais sous son vrai jour. En mer, les Japonais avaient certainement accompli des merveilles. Mais sur terre, les combats avaient été moins expéditifs. De grandes batailles en Mandchourie s'étaient soldées en pratique par des matches nuls. Alors que les armées russes étaient

loin de la défaite finale, les ressources japonaises se tarissaient, et conclure rapidement la paix devenait essentiel pour le Japon ; et c'était un élément que l'intervention du président étasunien avait heureusement mis sur la table.

Mais cet aspect de la guerre n'avait pas été dévoilé au peuple japonais, qui s'était laissé bercé par une idée fausse quant à ce qui avait été réalisé, et qui souffrait donc d'un égo surdimensionné. Certains dirigeants japonais le reconnurent même. Ainsi, le général Toji affirma en 1912 :

Les Japonais ont été empoisonnés de vanité après la guerre contre la Russie, et sont devenus par conséquent somptueux et arrogants. Ni les autorités militaires, ni les dirigeants de l'État n'ont dit la vérité à la nation sur la guerre, et sur son issue réelle. Au lieu de cela, ils ont prononcé des discours exagérés et irresponsables, et ont encouragé le peuple à se complaire dans la fierté et la vanité.

C'eut donc été chose des plus embarrassantes politiquement pour le gouvernement japonais que d'accepter de reconnaître une position d'infériorité maritime, et cela déplaisait fortement à ses membres.

Pendant un certain temps, on se demanda si les représentants japonais à Washington allaient ou non signer. Les membres de la délégation britannique, auxquels ils restaient liés par l'alliance entre les deux pays, essayèrent de les assouplir et leur firent la suggestion enthousiaste qu'ils pourraient accepter cet accord sous condition que les autres signataires acceptassent de ne pas développer davantage les bases maritimes déjà existantes dans le Pacifique Ouest. De cette manière, suggéraient les officiers de marine britanniques, le Japon se trouverait protégé contre les attaques de la part des plus grandes flottes britannique et étasunienne qui, sans bases, ne seraient pas en mesure de s'en prendre au Japon. Cette formule sauva la mise, et les Japonais finirent par signer. Leur réticence

avait été purement psychologique ; matériellement, ils avaient bien plus gagné par ce traité que toute autre partie, comme nous allons le voir.

La nation dont on aurait pu s'attendre à ce qu'elle réagît avec le plus de fermeté aux ratios étasuniens pour les navires de grande taille se tint coite. De longue tradition, la Grande-Bretagne était la puissance maritime de premier plan à l'échelle du monde, avec une flotte nettement supérieure aux autres. Au tournant du siècle, le principe politique régissant la *Navy* était le standard des deux puissances, qui impliquait que la *Navy* britannique devait égaler en puissance les deux marines suivantes combinées. Lorsque M. Churchill devint premier Lord de l'Amirauté en 1911, il accepta la concession auprès de la puissance maritime allemande en croissance de réduire la supériorité navale britannique à hauteur de 60 % de plus que la première puissance rivale.

La tradition britannique d'une flotte supérieure restait certes très forte en 1921, et constituait bien plus qu'une simple affaire de sentiment. La flotte britannique restait la plus importante au monde. En 1914, elle disposait d'un cœur de 32 navires capitaux *dreadnought*, à comparer aux 11 détenus par les États-Unis. En 1919, la Grande-Bretagne en possédait 40 et les États-Unis 18. Mais les États-Unis avaient sous le coude un très vaste programme de construction navale, alors que la Grande-Bretagne n'avait plus que le *Hood* en construction, et commençait à démembrer de nombreux vaisseaux utilisés dans sa flotte durant la guerre. Néanmoins, au moment de la conférence de Washington, les possessions britanniques, étasuniennes et japonaises en matière de *dreadnoughts* étaient les suivantes :

L'avance britannique sur la flotte étasunienne restait importante, et même une fois terminés les programmes de construction en cours, les États-Unis ne disposeraient que d'une parité approximative, cependant que la flotte de combat britannique serait plus de deux fois plus forte que celle du Japon. Les Japonais n'auraient pas pu construire une flotte de combat représentant 60 % de la

Pays	Fabriqués	En construction ou planifiés
Grande-Bretagne	30	4
États-Unis	20	15
Japon	11	4

flotte britannique si les ratios de Washington n'avaient pas réduit drastiquement celle-ci dans le but de l'égaliser.

À présent que presque trente années se sont écoulées, peu de gens comprennent que ce furent bel et bien les Britanniques qui consentirent au plus grand sacrifice en signant le traité maritime de Washington. Ils économisèrent évidemment de l'argent, mais c'est tout ce qu'ils y gagnèrent. Les Étasuniens économisèrent encore plus d'argent en mettant fin à la construction de nombreux nouveaux navires, et ils accédèrent directement au statut de première puissance navale à égalité avec la Grande-Bretagne, sans avoir à engager des dépenses importantes dans la construction navale. Les Japonais économisèrent également de l'argent, et en proportion par rapport aux États-Unis et à la Grande-Bretagne, ils gagnèrent considérablement en puissance maritime.

La Grande-Bretagne fut le pays qui perdit le plus à signer cet accord. En acceptant les principaux ratios étasuniens, elle abandonna sa suprématie maritime de longue date sur les autres nations du monde, ainsi que son ancienne liberté de protéger selon son bon vouloir ses communications maritimes vitales, et elle accepta de renoncer à son ancienne avance décisive sur les Japonais. Le gouvernement britannique se trouvait donc en position délicate. Défier les ratios choisis arbitrairement par le président étasunien aurait sans doute impliqué de faire échouer la conférence, chose qui était jugée comme très malavisée de la part de la Grande-Bretagne, car le risque encouru aurait été trop important pour elle, souffre-douleur héréditaire du public étasunien. En outre, la

Grande-Bretagne devait beaucoup d'argent aux États-Unis, et les autorités étasuniennes avaient énoncé clairement que cette dette ne méritait pas moins d'être remboursée, en dépit du fait qu'elle avait servi à protéger le continent américain contre la flotte allemande, qui en 1914 n'était surpassée que par la flotte britannique.

Il y eut à l'époque des critiques des propositions maritimes de Washington, qui en rejetaient le principe. Ces critiques avançaient que si la Grande-Bretagne désirait éviter une course à la construction maritime avec les États-Unis, elle ferait mieux de leur dire de se lancer dans la construction de leur choix et de leur souhaiter bonne chance. Nul en Grande-Bretagne n'envisageait de guerre contre les États-Unis, et si ces derniers avaient l'ambition de posséder la plus grande flotte du monde, la Grande-Bretagne n'avait aucune raison de s'inquiéter. Mais que la Grande-Bretagne se liât les mains sur le si important sujet de la puissance maritime, non seulement en relation avec les États-Unis, mais également avec d'autres pays, relevait d'une erreur fondamentale. Il y avait beaucoup à dire à cet égard. La parité anglo-étasunienne n'était guère que superficielle, car en cas de nouvelle crise mondiale, les États-Unis auraient été voués à lancer un programme de construction maritime que la Grande-Bretagne aurait été incapable d'égaliser. Mais au titre d'un faux semblant d'équité navale avec les États-Unis, le gouvernement britannique abandonna toute chance d'égalité en extrême-Orient, où ce sujet était crucial.

L'occasion à laquelle le titre de comte a été attribué à M. Balfour est très particulière. Quels que fussent ses anciens services rendus au pays, quelles que fussent son éminence et ses distinctions en tant qu'individu, quels que fussent son tact et ses compétences dans le cadre des négociations de Washington, il fut étrange que l'opportunité choisie pour lui accorder les plus hauts honneurs fut sa signature apposée sur un traité abolissant la suprématie multi-séculaire de la Grande-Bretagne sur les mers.

L'accord de statu quo sur les bases navales excluait expressément la base britannique projetée pour Singapour. Ce projet avait

été décidé peu après la guerre, et avait découlé du changement dans les conditions mondiales que la guerre avait engendré. Les plans de guerre maritimes — comme tout autre — se doivent de considérer un pays comme ennemi potentiel; et l'élimination presque totale de l'Allemagne en tant que puissance navale européenne, combinée avec la conduite politique désagréable des Japonais durant la guerre, avait contribué à faire se porter les pensées de l'Amirauté britannique vers l'Est¹. Le défi qui suivrait viendrait sans doute du Japon.

Si cela devait se produire, la nécessité de disposer d'une bonne base pour une flotte en extrême-Orient sautait aux yeux. Hong Kong n'aurait pas fait l'affaire. Son port était de taille trop réduite, ainsi que sa profondeur, pour accueillir une grande flotte de navires modernes, et la ville était trop exposée à des attaques par voie terrestre. La zone territoriale de protection du côté continental du port ne s'étendait que sur 25 kilomètres. Si les Japonais parvenaient à débarquer une armée à proximité, ils pourraient bien encercler et capturer la base par voie terrestre, comme ils l'avaient fait pour Port Arthur.

Comme principale base pour l'extrême-Orient, l'Amirauté avait donc opté pour Singapour. Les eaux profondes n'y manquaient pas, les ancrages étaient bien protégés, et elle avait derrière elle plusieurs centaines de kilomètres de territoires de la péninsule malaise britannique. Elle se situait au coin entre l'Océan Indien et les Mers de Chine, et pourrait servir aussi bien à couvrir cet Océan que tenir lieu de base avancée pour ces Mers. Mais elle se trouvait également assez loin du Japon, et pouvait donc logiquement être décrite comme surtout défensive à cet égard. Elle fut donc acceptée lors de la conférence de Washington.

La rencontre entre Puissances à Washington constitua l'opportunité d'amener la pression anglo-étasunienne à peser sur le Japon pour qu'il abandonnât ses desseins agressifs à l'encontre de la

1. Leur coopération militaire était incontestable

Chine, et renonçât aux concessions qu'il avait soutirées de la part des Chinois lors de la guerre, pendant que le reste du monde se trouvait engagé en d'autres lieux. On amena ses représentants à comprendre que tout avantage spécial qui restait au Japon parmi les vingt et une demandes devait être liquidé, et qu'il fallait rendre Tsingtao à la Chine.

Ce port était désormais sans doute devenu l'endroit le plus promis d'extrême-Orient. Les Allemands l'avaient offert à la Chine en 1914, et une semaine ou deux plus tard, les Britanniques, avec le soutien japonais, en avaient fait autant. En 1917, alors que Tsingtao restait une possession japonaise, les Britanniques avaient promis de ne pas modifier la situation lors de la conférence de paix, une promesse que la conférence de 1919, avec l'accord étasunien, avait dûment confirmée. Mais deux années plus tard, à Washington, cette confirmation avait été répudiée par ses signataires britanniques et étasuniens, et Tsingtao avait été rendu au contrôle chinois.

À la fin de la conférence de Washington, le Japon avait subi un sévère revers diplomatique. Ses plans sur le continent chinois avaient connu un arrêt, ses gains remportés durant les années de guerre lui avaient été retirés, et il se retrouvait isolé sur le plan diplomatique, condamné à une infériorité décrétée en matière d'armement naval par rapport à la Grande-Bretagne et aux États-Unis, deux pays qui non seulement allaient disposer de flottes substantiellement plus importantes que la sienne, mais qui, pour empirer les choses, se trouvaient unis dans l'aversion et l'opposition face à l'ensemble de la politique extrême-orientale du Japon.

Il n'est guère surprenant qu'au fil des années qui suivirent, le sentiment au Japon à l'égard des États-Unis et de la Grande-Bretagne devint de plus en plus marqué par l'aigreur². Ces deux puissances se tenaient entre le Japon et ce que ce pays considérait comme sa destinée, et il leur en voulait pour cela. En outre, du sel avait été répandu sur les blessures psychologiques lorsque les Éta-

2. Même si cette hostilité fut surtout dirigée contre les États-Unis.

suniens avaient adopté une loi interdisant l'immigration japonaise aux États-Unis, pendant que la politique d'« *Australie blanche* » provoquait un affront similaire. Si le Japon resta tranquille au cours des huit ou neuf années qui suivirent, il aurait dû être tout à fait évident aux yeux de Londres et à Washington qu'il ne faisait que gagner du temps. Les nations occidentales disposaient alors de suffisamment d'éléments pour comprendre la nature de sa politique en extrême-Orient, et ils pouvaient supposer de manière raisonnable qu'elle reprendrait sa forme précédente si des changements de circonstances lui en apportaient l'opportunité.

L'animosité des Japonais envers les États-Unis n'était pas unilatérale. Au cours des années qui suivirent la conférence de Washington, le Japon en vint à occuper aux yeux de nombreux États-Uniens la position d'ennemi national n°1. Les forces armées étasuniennes raisonnaient principalement sur des scénarios de guerre japonaise. Pour les civils étasuniens, une invasion japonaise constituait un spectre des plus réels. Même les habitants des territoires très reculés de leur immense pays s'attendaient à se réveiller un beau matin et de trouver des soldats japonais en train d'escalader le mur de leur jardin. Sur la base de probabilités raisonnables, ces craintes étasuniennes étaient tout à fait infondées. La flotte étasunienne était plus importante de 66 % par rapport à la flotte japonaise, la population étasunienne était bien plus conséquente, les ressources naturelles et la productivité industrielle des États-Unis étaient bien plus importantes, et une invasion japonaise sur 6500 kilomètres de terres en partant de l'océan Pacifique était en pratique inconcevable.

Et le Britannique moyen, avant la guerre, ne faisait pas davantage preuve d'une grande sagesse au sujet de la puissance maritime. Aux alentours de 1939, on trouvait de nombreux hommes éminents écrivant des lettres agitées à la presse, affirmant qu'une capture par les Allemands des ports de la Manche serait fatale pour notre pays, car elle accorderait aux nazis des bases de sous-marins sur l'Atlantique. Par conséquent, il fallait utiliser une armée de taille conti-

mentale pour maintenir ces bases vitales hors des mains allemandes. Ceux qui écrivirent ces lettres ne comprenaient pas que si l'on peut réussir à éliminer les navires ennemis, alors les bases dont ils proviennent ne présentent plus le moindre intérêt. En l'occurrence, les Allemands capturèrent les bases maritimes de la Manche, et leur occupation par l'ennemi ne s'avéra nullement fatale à la Grande-Bretagne, et l'on finit par l'emporter sur l'offensive d'U-Boots en mer ; et on l'aurait emporté plus rapidement si l'on n'avait pas entretenu des idées fausses sur le sujet.

Il semblerait que même M. Churchill partagea cette vision pessimiste quant aux chances britanniques de survie en cas de victoire allemande terrestre ; car il avait écrit avant la guerre que « *si la France se brisait, tout se briserait, et la domination nazie sur l'Europe, et potentiellement sur une grande partie du monde, apparaîtrait inévitable.* » En maintenant une telle vision, l'offre de citoyenneté commune entre la Grande-Bretagne et la France du mois de juin 1940 présente l'apparence d'une tentative désespérée d'éviter le désastre inévitable que devait engendrer, de toute évidence, selon lui, la chute de la France. Sa proposition stupéfiante aux Français n'est certes pas vraiment explicable sur la base d'autres raisons.

Le traité de Washington laissa à l'État-major maritime britannique un problème bien plus compliqué à résoudre qu'à son homologue étasunien. Si, à présent que l'alliance anglo-japonaise n'était plus, la flotte japonaise constituait une menace directe envers les intérêts britanniques en extrême-Orient, alors, sans aucun doute, une flotte britannique de taille comparable à celle du Japon devait être dépêchée dans les eaux d'extrême-Orient. Cela impliquait une flotte de l'Est comportant au moins dix navires capitaux, le nombre auquel les Japonais s'étaient trouvés restreints par le traité récent.

L'amiral de la flotte [Lord Jellicoe](#) s'était rendu en Australie ainsi qu'en Nouvelle-Zélande juste avant la conférence de Washington pour prodiguer à ces pays des conseils en matière de défense. À ses yeux, l'équilibre de pouvoirs fortement modifié appelait carrément à une redistribution considérable de la puissance navale bri-

tannique. Il recommanda que fût établie une flotte anglo-dominion du Pacifique, composée de quinze navires de combat, et basée en Australie. Bien qu'aux yeux du monde britannique usé par la guerre de 1920, un tel projet apparût grandiose et beaucoup trop cher à financer, il ne fait aucun doute que sur le principe, Jellicoe avait raison. Le principal danger maritime d'après-guerre résidait dans le Pacifique, et c'était donc dans le Pacifique que la flotte devant pallier ce danger devait être stationnée. La nécessité de prodiguer à une flotte un entraînement sur les lieux de ses engagements de combat avait été reconnue par l'amiral Fisher qui avait donc concentré la puissance navale britannique en Mer du Nord avant 1914, où l'Allemagne avait constitué la principale puissance rivale.

Lorsque Jellicoe fit son rapport, la *Navy* britannique ne comportait pas suffisamment de navires capitaux pour pouvoir en dépêcher treize de manière permanente dans le Pacifique³. Mais les limitations induites par le traité de Washington empêchaient absolument un tel transfert. Après Washington, l'Amirauté britannique ne disposait plus de suffisamment de navires pour détacher à l'Est les dix navires requis pour égaler la flotte japonaise. Les ratios de 5 : 5 : 3 pour les flottes britannique, étasunienne et japonaise aurait pu accorder aux États-Unis une puissance maritime suffisante, la flotte britannique amicale à jamais couvrant les États-Unis de toute attaque du côté Est. Mais ils ne suffisaient pas du tout aux Britanniques, qui devaient se protéger à la fois dans les eaux européennes et d'extrême-Orient. Les flottes d'après-guerre de la France, de l'Italie, de la Russie balte, de l'Espagne, etc n'étaient pas imposantes individuellement ; mais toutes ensemble, elles devenaient conséquentes. Même la marine allemande, sévèrement limitée à Versailles, comptait. Les traditions établies par les dirigeants britanniques, et les instincts de sécurité du peuple britannique demandaient que fût maintenue une flotte dans les eaux

3. Les deux autres devaient être fournis par l'Australie et la Nouvelle-Zélande

européennes, afin de conserver une marge de sûreté évidente.

Choisir Singapour comme base permanente présentait également des inconvénients administratifs embarrassants. Le bout de la péninsule malaise se situe quasiment sur l'Équateur, ce qui rend la vie à bord particulièrement inconfortable. La zone de la base maritime se situait à 32 kilomètres de route de la ville de Singapour, ne disposait d'aucune infrastructure sociale, et on peut certes décrire cette zone sans exagérer comme perdue au milieu de la jungle.

Ces limites géographiques n'étaient pas à balayer d'un revers de la main. Les hommes qui rallient la *Navy* britannique veulent souvent voir le monde. Mais ils comptent également retrouver occasionnellement leur femme et leur famille. Comme on ne pouvait pas, pour des raisons climatiques, amener celles-ci à un endroit comme Singapour pour une durée prolongée, il devenait politiquement impraticable de stationner presque les deux tiers de la *Navy* à Singapour, loin des foyers, sous un climat chaud et éprouvant, dans des conditions d'isolement et d'inconfort.

Certaines des pires objections auraient pu être évitées si l'on avait écouté les conseils de Lord Jellicoe qui préconisait de positionner la base de la flotte du Pacifique à Sydney. En ce lieu, les officiers et les marins auraient pu amener (ou trouver) leur femme, et établir leur foyer. On y trouvait également des installations portuaires et de maintenance navale déjà disponibles, et avec de bonnes capacités de fonctionnement, et il aurait été bien plus facile d'étendre celles-ci pour qu'elles fonctionnassent avec les très gros navires, plutôt que de créer une nouvelle base de réparation majeure à Singapour, en partant de rien.

Il est exact que Singapour aurait sans aucun doute été utilisée comme base d'opérations en temps de guerre, et Sydney est située à quelque 4000 miles marins⁴. Mais Sydney se trouve également à la même distance du Japon, à comparer avec les 10 000 miles marins séparant l'Angleterre du Japon par le chemin le plus court, et même

4. 6500 kilomètres, NdT

15 000 miles marins si la voie de la Méditerranée se trouvait fermée — comme elle le fut en 1941. En outre, *Sydney fait face à l'Océan Pacifique* ; et une flotte basée dans le Pacifique se serait occupée du versant Pacifique de la guerre. Sydney constituait par conséquent un meilleur port d'attache pour une flotte Pacifique que Chatham, Portsmouth ou Devonport. Quelques infrastructures de réparation étaient sans aucun doute à développer à Singapour ; assez pour pratiquer des réparations d'urgence, ainsi qu'un ponton flottant. Mais Sydney constituait le meilleur endroit pour les réparations importantes, et comme port de loisirs⁵.

Pourquoi, dès lors, les voix qui promulguaient le choix de Sidney restèrent-elles ignorées ? On ne peut le dire avec certitude. Mais il y a matière à supposer que les Lords de l'Amirauté à Whitehall auraient pu ressentir quelque jalousie à l'idée qu'une importante flotte stationnée en Australie pût échapper peu à peu à leur contrôle. Il n'est pas anodin qu'à peine une ou deux années plus tôt, au mois de mai 1918, l'Amirauté avait émis une proposition, lors de la conférence impériale de cette année-là, qui aurait eu pour effet pratique d'abolir l'existence de marines séparées pour les *Dominions*. Cette proposition se prononçait en faveur d'une « *marine unifiée sous une seule autorité navale* », autorité qui n'aurait manqué de rester positionnée à Londres. Les amiraux britanniques qui entretenaient cette idée n'auraient guère été enclins à faire preuve d'enthousiasme naturel quant à stationner une fraction substantielle de la *Navy* en Australie à titre plus ou moins définitif.

Il existait donc, du point de vue de l'Amirauté, des arguments de poids opposés à ce qu'une flotte de combat britannique capable de faire face à la marine japonaise stationnât en extrême-Orient. Et ainsi l'Amirauté régla-t-elle l'affaire, en n'envoyant en extrême-Orient aucune flotte de combat. L'escadrille chinoise d'après-guerre

5. Plusieurs critiques publiques se firent entendre quant au choix de Singapour en lieu et place de Sydney, dont celles émises par le colonel Repington, correspondant militaire du journal *The Times*

n'était composée que de quelques croiseurs, exactement comme avant la guerre, lorsque le Japon était un pays allié. Le gros de la flotte restait dans les eaux de Méditerranée et dans les eaux intérieures.

Le gouvernement britannique et l'État-major naval de l'Amirauté se rassurèrent en affirmant qu'en cas de problèmes en extrême-Orient, la flotte pourrait toujours s'y rendre. Des plans élaborés furent établis en vue de son transfert, et le « *passage de la flotte vers Singapour* » devint l'un des exercices standards du *Staff College*. Pour la pratique de ces exercices, on supposait systématiquement, et de manière bien pratique, que l'Europe ne connaîtrait pas de complications simultanées de nature à empêcher l'ensemble de la flotte de traverser la moitié du monde.

Le problème du renforcement en extrême-Orient ne fut pas rendu plus facile par la vague de ferveur anti-guerre qui se répandit sur la Grande-Bretagne après la guerre de 1914-1918. Le peuple britannique avait sévèrement souffert de la guerre. Les pertes de vies humaines avaient été massives, et les pertes financières avaient dépassé toutes les attentes. La Grande-Bretagne avait pénétré le premier conflit mondial alors qu'elle constituait le pays le plus riche au monde, et en était ressortie avec d'importantes dettes de guerre. L'épuisement et la pauvreté, après-guerre, provoquèrent une forte réaction contre la guerre et contre tout ce qui y avait trait. Le pacifisme prospéra, et les hommes qui avaient connu les combats devinrent l'objet du mépris public ; cependant que la Société des Nations, soutenue par une multitude mêlée de vagues idéalistes, de professeurs d'université, de carriéristes anti-guerre, et d'intellectuels aux idées bien arrêtées, pour la plupart tout à fait ignorants des faits de stratégie, s'attirait moult applaudissements.

Les hommes politiques de tous les partis, jamais en manque d'opportunisme, soutinrent verbalement l'émotion collective. La sécurité collective devint leur mot d'ordre, qu'ils y crussent ou non, et de nombreux n'y croyaient pas. Ses avocats les plus éminents se trouvaient parmi les hommes politiques travaillistes, qui, dispo-

sant de peu ou pas d'expérience de gouvernement, et convaincus que la guerre était une machination fomentée par les classes supérieures, travaillaient sur l'hypothèse enthousiaste selon laquelle on pouvait compter sur les étrangers pour financer la défense de l'Empire britannique. Le parti travailliste s'opposa donc avec constance à toute dépense de défense, poursuivant même son opposition jusqu'à l'éclatement de la guerre en 1939. Ses membres ne parurent jamais frappés par l'étrangeté d'avoir vociféré pour que la guerre fût déclarée contre l'Allemagne depuis au moins une année, tout en luttant rudement pour ne pas se donner les moyens de mener une guerre.

Aux yeux de ces anti-combattants, la base de Singapour était un casse-tête spécial. Elle allait coûter la somme imposante de 20 millions de livres sterling, et ils s'insurgeaient contre cette perte colossale pour les services sociaux. Lorsqu'ils parvinrent brièvement au pouvoir en 1924, ils firent cesser les travaux de construction de la base ; et après que leurs successeurs les aient faits reprendre, ils en firent un constant objet de critiques. Comme il faut s'y attendre lorsqu'un projet de défense se transforme en sujet politique, les travaux sur la base dépérèrent. En y appliquant un effort déterminé, cette base aurait pu être terminée en cinq années. Mais après 10 ans, on avait à peine commencé à creuser la fosse du ponton principal.

Il se trouva qu'un gouvernement travailliste était de nouveau au pouvoir en 1930, année où se produisit la [Conférence navale de Londres](#). Le traité de Washington était établi pour une durée de dix années, après lesquelles les ratios devraient rester en place, mais il avait été convenu que le remplacement des navires de combat commencerait. L'Amirauté britannique avait attendu cela avec impatience. Une vacance navale d'une durée de dix années est une chose importante d'un point de vue administratif. Une usine de fabrication d'armements lourds est une chose très chère à établir, et très coûteuse à faire fonctionner, et le personnel qui y travaille doit recevoir des formations très spécialisées. Un plan de

travail constant est donc nécessaire pour conserver la rentabilité des usines d'armement et de leurs opérateurs, ou simplement pour les faire fonctionner. Les sociétés d'armement qui ne reçoivent pas de commandes perdent leurs experts au bénéfice d'autres industries, et doivent soit déposer le bilan, soit convertir leurs systèmes pour produire autre chose.

Telle était la situation générale des sujets de l'armement naval en Grande-Bretagne en 1930, lorsque la Conférence navale se réunit. Démunies de commandes, les sociétés d'armement étaient en mauvaise posture, et l'Amirauté comptait sur un rétablissement de la fabrication pour susciter une relance industrielle.

Mais les ministres travaillistes étaient des ennemis jurés de l'armement sous toutes ses formes, et étaient résolus à utiliser la conférence, non pour ré-insuffler un peu de vie dans les joues blêmes des fabricants d'armes, mais pour les saigner encore davantage. Ils convinrent d'un nouveau statu quo de six années en matière de construction de navires de guerre, et adoptèrent la résolution presque pire encore de porter les croiseurs et les destroyers plus bas que sous le système de ratios, impliquant également une mise au rebut considérable de ces classes de navires. C'est de cette décision désastreuse que découla le vif manque de navires d'escorte au début de la guerre de 1939, et les pertes de millions de tonnes de convois et de milliers de vies de marins qui auraient pu être sauvées.

Il est exact que les navires étasuniens et japonais furent contraints aux mêmes limitations que ceux des Britanniques. Mais ce furent ces derniers qui eurent le plus à en subir les conséquences, car c'étaient eux qui avaient les engagements les plus étendus en matière de communications maritimes nécessitant une protection. Ils avaient par conséquent le plus à perdre d'une nouvelle période de limitation navale. Les puissances des navires capitaux étaient désormais réduites à 15 : 15 : 9 respectivement pour les flottes britannique, étasunienne et japonaise.

Bien entendu, le désir politique insatiable britannique d'un désar-

mement ne manqua pas d'être exploité par les Japonais. Ils ressentirent sans doute qu'en conservant le silence, les événements allaient bien finir par tourner en leur faveur. Neuf années après la conférence de Washington, cela finit par se produire. La crise économique qui avait commencé à se développer en 1929 avait préparé la voie. En 1931, cette crise avait amené le monde à se serrer la ceinture, et déboucha sur un épisode qui fut de toute évidence pris par les Japonais comme un signal de mise en action. De maladroites coupes furent pratiquées sur la solde des hommes de la *Navy* britannique, et la flotte intérieure d'Invergordon sombra dans la mutinerie. Cela se produisit au milieu du mois de septembre. Quatre jours plus tard, une bombe fit dérailler un train en Mandchourie, et les Japonais, subséquemment à cet incident, marchèrent sur Mukden et occupèrent la capitale, où ils instaurèrent un empereur désigné à la tête d'un nouvel État mandchou (qu'ils baptisèrent Mandchoukouo), sous leur supervision et leur contrôle. L'expansion japonaise en Chine avait repris.

Cela provoqua un grand tintamarre sur la planète. Tous les pacifistes britanniques, conformément à leur mode de fonctionnement, en appelèrent bruyamment à la guerre contre le Japon. La Société des Nations adopta des résolutions comminatoires et envoya une commission en Mandchourie, dirigée par Lord Lytton, pour y mener une enquête et produire un rapport. En temps opportun, la commission déclara que le Japon s'était montré très méchant. Cependant, nul ne fit rien ; et les Japonais restèrent où ils s'étaient positionnés. Cette giflle infligée par le Japon à la Société des Nations ne dissuada pas les enthousiastes de la Société des Nations de mener leur conférence de désarmement prévue pour 1932, en dépit de cette leçon : même avec les armements dans leurs états courants, l'organisation de la Société des Nations s'était montrée incapable d'empêcher le Japon de transgresser les nouvelles règles internationales.

Ayant pu mépriser la Société des Nations en 1931, les Japonais recommencèrent au début de l'année suivante. Le *coup d'État*

mandchou fut un triomphe pour l'armée. Il y avait alors de grandes jalousies entre l'armée et la marine japonaises, et au mois de février 1932, l'amiral japonais de Shanghai pensa qu'il tirerait du prestige s'il faisait débarquer une force navale en réponse à des actions anti-japonaises menées par les Chinois de la région. Son opération de débarquement tomba par mégarde sur la 19^{ème} armée de route cantonaise et se prit une bonne trempe. L'affaire se développa, des renforts furent envoyés du Japon, et durant six semaines environ, on se battit rudement dans divers quartiers de la ville chinoise, ce qui occasionna de nombreuses destructions de biens.

Une fois de plus, la Société des Nations parla beaucoup sans rien faire. Bien que la menace à l'encontre des intérêts britanniques en Chine sautât aux yeux, le grand plan de l'Amirauté consistant à dépêcher la flotte vers l'Est en cas de danger ne fut pas déclenché. Outre les effets déstructurants de la mutinerie d'Invergordon, la Grande-Bretagne ne disposait toujours pas d'une base sûre pour héberger sa flotte principale en extrême-Orient. Par suite des oppositions politiques, la base de Singapour était loin d'être opérationnelle, et ses infrastructures de réparations navales n'étaient qu'à moitié déployées.

D'autres difficultés furent soulevées quand la question de contraindre le Japon de manière urgente se posa. Singapour, que sa base fût terminée ou pas, restait distante de 1500 miles de Shanghai, et de 2000 miles de la Mandchourie⁶. Les lignes de communication établies entre le Japon et ces deux zones traversaient la Mer Jaune, dont les points d'approche étaient gardés par les bases japonaises des îles Pescadores, au Sud de Formose, et d'Okinawa au Nord. Le problème de faire opérer une action de police par une flotte britannique stationnée à Singapour n'avait donc rien d'évident, même si cette flotte surpassait en nombre la flotte japonaise. Quant à utiliser la flotte inférieure, qui se résumait à tout ce que le gouvernement britannique pouvait alors envoyer, ce problème aurait été

6. Respectivement, 2400 kilomètres et 3200 kilomètres, NdT

quasiment insoluble. La position britannique était très similaire à celle dans laquelle aurait été une flotte japonaise stationnée à Gibraltar et chargée d'empêcher une invasion du Danemark par la Grande-Bretagne.

Si les flottes britannique et étasunienne avaient été combinées, leur puissance unifiée, avec les bases des Philippines sur lesquelles s'appuyer, auraient possiblement pu être utilisées pour intimider les Japonais et les amener à abandonner leur agression contre la Chine. Mais les gouvernements britannique et étasunien ne s'accordèrent pas sur une action conjointe. Les États-Unis traversaient une année électorale.

Ce fut principalement grâce aux efforts du commandant britannique en chef naval de Chine, l'amiral [Sir Howard Kelly](#), que l'incident de Shanghai ne dégénéra pas. Il se trouvait à [Batavia](#) lorsque la nouvelle du débarquement se répandit, mais partit immédiatement pour Shanghai. À son arrivée, tous les officiers supérieurs étrangers présents sur la rivière l'honorèrent des visites de cérémonie traditionnelles, à l'exception de l'amiral japonais. Sir Howard Kelly lui fit envoyer un message, l'informant qu'il souhaitait le rencontrer, afin de lui exprimer les vues du gouvernement de Sa Majesté — ou ce que Sir Howard pensait qu'elles étaient ou devraient être. L'amiral japonais fit le déplacement et comprit la grave préoccupation ressentie à Londres du fait de sa conduite agressive. Il lui fut également affirmé que si ses avions (qui décollaient depuis un porte-avion en pleine mer) continuaient de survoler le navire amiral britannique sur le trajet qu'ils empruntaient pour aller bombarder les Chinois, ils seraient abattus. Cet avertissement fut signalé à l'Amirauté britannique, et les ministres à Londres furent consternés qu'un amiral britannique se permit de prendre de telles actions drastiques de sa propre initiative. Cependant, les avions japonais ne volèrent plus à proximité de l'H.M.S. *Kent*.

Ayant expliqué le point de vue britannique de manière limpide, l'amiral Kelly proposa ensuite ses services comme médiateur pour assurer une cessation des hostilités et le retrait des Japonais. Il

était déterminé, s'il le pouvait, à régler cette affaire dangereuse par voie de négociations, bien qu'il jouât une partition très solitaire en la matière. La discrétion semblait gouverner l'attitude des autorités civiles britanniques, tant intérieures qu'en poste à l'étranger ; cependant que l'officier naval présent à Shanghai, un amiral étatsunien, se tint à distance de toute intervention. Sir Howard Kelly œuvra donc seul à prendre contact avec les deux parties. Il établit des relations amicales avec Nomura, l'amiral japonais, qui était arrivé pour prendre les choses en main, ainsi qu'avec ses collègues civils, Matsuoka et Shigemitsu. De même, grâce à l'aide du président du conseil municipal de Shanghai, il put rencontrer M. [T.V. Soong](#) ainsi que M. [Wellington Koo](#), qui se trouvaient tous deux à Shanghai à ce moment. Un mois durant, Sir Howard tint des réunions régulières avec l'une ou l'autre des deux parties, cependant que des combats violents faisaient rage dans la ville chinoise. Sous pression constante de la part du commandant en chef britannique, les Japonais étaient de plus en plus enclins à mettre fin à l'incident en se retirant. Mais sauver la face restait une considération importante à leurs yeux, et ils continuaient d'envoyer plus de divisions armées dans l'espoir d'une réussite substantielle qui leur aurait permis de pratiquer un retrait en dignité ; mais les Cantonnais combattaient si bien que les Japonais n'y parvenaient pas. En fin de compte, les Japonais demandèrent à l'amiral Kelly d'inviter les deux parties à une conférence, et grâce aux bons services de l'amiral, il fut convenu d'un compromis. On aurait pu penser que le prix Nobel de la Paix devrait précisément récompenser les personnes qui réussissent à faire cesser les hostilités. Mais ce prix semble plutôt aller aux réformateurs théoriques du monde dont les théories s'effondrent invariablement dans la pratique.

Aucune mesure préventive n'ayant été adoptée par le reste du monde, fût-ce collectivement ou individuellement, contre l'action japonaise en Mandchourie ou contre l'attaque de Shanghai, les opportunités de mener de telles actions de police diminuèrent par suite de ces événements. Un peu plus d'une année plus tard, Hitler

prit le pouvoir en Allemagne. Au fil du développement de sa politique, et à mesure que ses intentions se faisaient plus visibles, les conditions des années d'avant-1914 commencèrent à se reproduire. Avec l'Allemagne qui faisait croître ses systèmes d'armement en Europe, chose qui alarmait la Grande-Bretagne, la France et les États-Unis, le Japon pouvait avoir l'impression d'avoir de plus en plus les mains libres en extrême-Orient. Cette fois, en outre, il n'avait à s'inquiéter à propos d'aucun allié. La Grande-Bretagne n'était même pas un pays ami.

Pour simplifier encore plus la tâche au Japon, les dirigeants de la Société des Nations refusèrent avec obstination d'apprendre de leur sombre impuissance face à l'affaire mandchoue. En 1935, toujours encouragés par l'hommage qui leur était rendu par d'innombrables zélotes hypnotisés, ils décidèrent de remettre en cause les conclusions italiennes en Abyssinie. Le fiasco qui en résulta ne fut pas seulement absolu, mais désastreux. L'Italie défia avec succès les cinquante nations de la Société des Nations ; mais la tentative de la mâter la jeta dans les bras de l'Allemagne. En 1936, l'axe Rome-Berlin était né, et au cours de la même année, l'Allemagne, avec l'approbation britannique, entama la construction d'une flotte moderne.

Chapitre 4

L'extrême-Orient entre 1936 et 1941

Le retour rapide de l'Allemagne, sous régime nazi, à une position d'État pleinement souverain, développant rapidement ses armements et optant pour une politique étrangère expansionniste, était voué à influencer les relations de pouvoir internationales partout dans le monde. En 1937, l'Allemagne avait réussi à réintroduire la conscription, à réoccuper la Rhénanie, et avait commencé la construction de navires de guerre, de sous-marins et d'aéronefs militaires. En résultat de la lamentable affaire d'Abyssinie, elle disposait désormais d'une ferme entente avec l'Italie fasciste, et le moral du peuple allemand était élevé.

Au vu de ces circonstances renouvelées, il apparaissait tout à fait évident que la perspective pour la Grande-Bretagne de pouvoir envoyer sa flotte principale à Singapour en cas de problème en extrême-Orient n'avait nullement progressé. Si elle avait hésité à agir ainsi en 1931 et en 1932, elle allait sans doute se montrer encore plus réticente à le faire cinq années plus tard.

Les Japonais avaient évidemment suivi ce raisonnement. En

1937, ils étaient évidemment parvenus à la conclusion qu'ils pouvaient poursuivre ouvertement leur politique d'expansion en Chine sans craindre grand-chose en matière d'interférences avec l'étranger ; et au mois de juillet de cette année, une invasion à grande échelle fut lancée depuis le territoire mandchou, où l'armée japonaise s'était installée depuis 1931. Les calculs japonais étaient justes. Ni la Grande-Bretagne, ni les États-Unis ne prirent de mesures de prévention. Au moment où les Japonais commencèrent leurs opérations, ils annoncèrent n'avoir pour seul objet que de maintenir la paix en Asie orientale. Il s'agissait désormais de la formule prémâchée avec laquelle on pouvait décorer toute action d'agression dans cette partie du monde.

Certains autres peuples, outre les Japonais, portaient un intérêt étroit à la capacité et à la volonté de la Grande-Bretagne de déployer une flotte dans le Pacifique. Presque vingt années durant, les *Dominions* d'Australie et de Nouvelle-Zélande s'étaient satisfaits de fonder leurs politiques de défense sur le principe qu'en cas de danger extérieur, la flotte principale se hâterait de se porter à leur secours, comme on le leur avait assuré positivement et fréquemment. Par conséquent, ils n'avaient maintenu en propre que des défenses mineures.

Cette position de dépendance primaire sur le pays mère rendait ces deux *Dominions* d'autant plus sensibles aux signaux de danger mondiaux qui, en 1937, fusaient de plusieurs régions. Leurs peuples étaient tout à fait capables d'interpréter ces signaux, et dans ces deux pays, un malaise de plus en plus important crût à propos de ce que la Grande-Bretagne pourrait faire pour les aider au vu des conditions qui empiraient en matière d'armements mondiaux et d'alignements politiques. Dans des articles de presse et de magazines, la crainte que la Grande-Bretagne pourrait ne pas être en position de préserver une flotte assez forte pour contrer une action agressive de la part du Japon commença à s'exprimer.

Le gouvernement australien ne laissa pourtant planer aucun doute à cet égard. Au mois d'août 1937, le premier ministre af-

firma à la Chambre des Représentants que l'on pouvait compter sur la flotte britannique pour parvenir à Singapour dans les temps pour prévenir sa capture ou sa neutralisation¹. Un an plus tard, au mois de décembre 1938, le ministre de la Défense affirma à la Chambre que les langues s'étaient beaucoup agitées pour parler de la crise tchèque, un mois ou deux auparavant, qui prouvait que la Grande-Bretagne se montrerait incapable, en cas d'urgence, de stationner à Singapour une flotte qui fût en mesure de protéger les intérêts de l'Empire en Orient. Il affirma que la crise n'avait rien indiqué de tel. Au contraire, le gouvernement avait toutes raisons de se rassurer à cet égard². Ce fut ensuite un article paru dans *The Times* par son correspondant de Canberra qui relayait le même sentiment de confiance animant les ministres australiens à la mi-1939, en affirmant que « *le gouvernement du Commonwealth est satisfait des assurances qu'il a reçues de manière répétée de la part de M. Chamberlain et de l'Amirauté* »³.

On a donc de bonnes raisons de penser que des promesses positives furent émises par le gouvernement britannique quant à une aide navale impériale à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande jusqu'au déclenchement des hostilités contre l'Allemagne. Sans aucun doute, des opinions des plus sanguines furent exprimées en Grande-Bretagne au cours des années 1937 à 1939 par des hommes politiques anglais. Au mois de novembre 1937, [Sir Samuel Hoare](#), récemment nommé premier Lord de l'Amirauté, affirma à la Chambre des Communes que

à ce jour, nous avons des raisons d'affirmer que, bien que nous considérions le sous-marin comme une nuisance extravagante qui devrait être abolie, le sous-marin ne constitue plus un danger pour l'Empire britannique.

-
1. [Hansard](#) australien, le 24 août 1937.
 2. [Hansard](#) australien, 6 décembre 1938.
 3. *The Times*, 11 mai 1939

Quelques mois plus tard, lors du débat de 1938 consacré aux estimations de la *Navy*, M. Churchill exprima sa satisfaction générale quant à la puissance de la *Navy*⁴, alors que l'année qui suivit, lors du dîner annuel de l'Institut Royal des Affaires Internationales, le secrétaire aux affaires étrangères affirma que la *Navy* britannique était « *au-delà de tout défi* ».

Si les Japonais furent en quelque accord avec cette opinion du secrétaire britannique des affaires étrangères, ils n'en manifestèrent aucun signe. Au lieu de cela, ils donnèrent l'impression, ayant forcé leur chemin en Chine, que la *Navy* britannique était un instrument dont ils ne devaient faire que peu de cas. Non contents de poursuivre leurs propres intérêts, les Japonais se donnèrent du mal pour causer du tort aux intérêts britanniques et étasuniens, et d'accumuler insultes et humiliations sur les ressortissants britanniques ou étasuniens qui relevaient de leur pouvoir. À Tientsin, par exemple, une ville de Chine où une concession britannique avait existé de longue date, hommes et femmes britanniques furent traités avec des indignités indescriptibles, se retrouvant souvent nus et frappés au visage au vu et au su de la population chinoise indigène. Ces infortunés Britanniques, se trouvant attaqués par un groupe d'Asiatiques brutaux sans aucun espoir de secours de la part de leur propre gouvernement, ont dû lire avec stupéfaction le discours que prononça alors Lord Halifax après dîner.

Lorsqu'au mois de septembre 1939, la guerre éclata en Europe, le Japon resta neutre. Il avait été membre du pacte anti-komintern, mais cela ne le contraignait pas à agir. En outre, le célèbre accord Ribbentrop-Molotov du mois d'août 1939 avait constitué une violation brutale de ce même pacte, et avait beaucoup offensé les

4. « *Nous avons eu plusieurs débats au cours des dernières semaines quant à la défense, et je conviens que, comme mentionné précédemment, le sentiment lugubre qui s'est naturellement épanché parmi de nombreuses personnes n'a pas été particulièrement allégé du fait de ces débats ; mais ce soir, ici, pour la Navy en tous cas, nous avons le droit de ressentir une forme de réjouissance et de courage. . .* »

Japonais, qui cumulaient méfiance, mépris et crainte à l'égard des Russes.

Une guerre générale était certes la bienvenue du point de vue du Japon, en ce qu'elle pourrait lui donner l'occasion, comme en 1914-1918, de faire progresser ses propres intérêts sans intervention de la part d'une puissance extérieure. Mais il était essentiel d'entrer dans le camp des gagnants, et au cours de la période de « *drôle de guerre* », le Japon ne parvint pas à déterminer quel camp pourrait l'emporter. Il s'employa donc à gagner du temps ; sauf en Chine, où ses opérations, quoique poussées avec vigueur, n'apportaient toujours pas de résultat décisif.

Les victoires spectaculaires remportées par l'Allemagne en 1940, qui modifièrent soudainement et fortement la situation, firent basculer le Japon du côté allemand. Un pays comme celui-là allait sans doute finir par remporter la guerre.

Une fois cette décision prise, la politique japonaise fut rapidement réorientée dans la direction choisie. La France et la Hollande se trouvant désormais prostrées aux pieds de l'Allemagne, et la Grande-Bretagne semblant sur le point de les suivre, le temps était venu pour le Japon de pratiquer une poussée vers le Sud et ses ressources de pétrole, d'étain et de caoutchouc en Malaisie, Birmanie⁵, et sur les îles néerlandaises et d'autres pays des Mers du Sud.

L'espérée conquête de la Chine était loin d'être terminée. Sous **Tchang Kai-chek**, les Chinois avaient mené une résistance solide, et au vu de l'immense taille du pays et de l'aptitude aux tactiques de guérilla démontrée par les Chinois, il ne semblait pas se présenter de perspective rapide de mener la guerre à une issue victorieuse. Mais s'il fallait accepter un échec partiel en Chine, il était impératif, tant pour des raisons de prestige qu'économiques, de se rattraper ailleurs. Dès lors que le Japon était prêt à braver l'hostilité des nations occidentales concernées, il pourrait remporter ces nouveaux

5. Actuel Myanmar, NdT

succès en s'étendant vers le Sud. Une démarche dans ce sens allait, par-dessus tout, accorder au Japon des approvisionnements importants en pétrole, ressource de première importance. Le Japon recherchait désespérément du pétrole. Pour l'heure, il restait dépendant des livraisons étasuniennes en la matière. S'il parvenait à prendre le contrôle des champs de pétrole d'Indonésie, il pourrait au moins se permettre de faire fi de la république hostile située de l'autre côté du Pacifique.

Dans les trois mois qui suivirent la chute de la France, le Japon avait opéré trois mouvements importants. Il avait conclu un traité formel avec l'Allemagne et l'Italie, il avait extorqué au gouvernement français impuissant de Vichy l'accord quant à une occupation par le Japon du Nord de l'Indochine, et il avait demandé à la Grande-Bretagne la fermeture de la route birmane par laquelle passaient la Grande-Bretagne et les États-Unis pour approvisionner la résistance chinoise contre l'invasion japonaise. M. Churchill se sentit obligé de souscrire à cette demande.

Comme slogan pour son mouvement vers le Sud, le Japon annonça que sa politique était de constituer une sphère de coprosperité en Asie orientale, qui, quoique mal délimitée, devait intégrer la Malaisie, la Birmanie, le Siam et les îles néerlandaises et d'autres pays dans les Mers du Sud. Du simple nom qui en était donné, cela constituait un avertissement aux autres nations, y compris la Grande-Bretagne, sur ce à quoi il fallait s'attendre.

Dans le même temps, les États-Unis avaient pris des mesures préparatoires pour faire pression sur le Japon qui agissait sans limite de l'autre côté du Pacifique. La guerre japonaise contre la Chine avait, dès ses premières phases, été accompagnée par des actions discriminatoires patentes contre les intérêts étasuniens en Chine. Les affronts commis à l'encontre des ressortissants étasuniens y étaient aussi fréquents que ceux commis contre les Britanniques. Dans le cadre des hostilités contre les forces chinoises, les biens étasuniens étaient souvent bombardés et faisaient l'objet de tirs, sans que compensation ou mêmes excuses fussent prodiguées,

ce qui laissait à soupçonner qu'il pouvait s'agir d'actions délibérées. Les forces armées étasuniennes elles-mêmes n'étaient pas totalement épargnées. À la fin de l'année 1937, la canonnière *Panay* fut bombardée et coulée par l'aviation japonaise, et ce ne fut pas le seul navire étasunien à être attaqué.

Les affronts et les insultes augmentant, le gouvernement et le peuple étasuniens estimèrent qu'il fallait faire quelque chose en représailles ; et des sanctions économiques furent les premiers éléments évoqués. Il existait cependant un obstacle à cette forme de pression : le traité commercial japoano-étasunien de 1911. Il fallait commencer par s'en délier pour mener des actions. Après de longues provocations, l'avis de fin du traité fut annoncé par le département d'État au mois de juillet 1939. Le traité prévoyait cependant un délai de six mois avant que sa dénonciation devînt effective. Le traité allait donc expirer au mois de janvier 1940.

Le gouvernement et le Congrès étasunien avaient attendu cette date avec impatience, du fait de l'irritation croissante aux États-Unis eu égard aux événements se produisant en extrême-Orient. On ressentait comme absurde que les Japonais poursuivissent leurs opérations de guerre contre la Chine, et dans l'ensemble fissent tout leur possible pour abîmer les intérêts étasuniens et européens en Chine avec l'aide, pour une bonne partie, des ressources matérielles qui leur étaient livrées par les États-Unis. Ces derniers livraient en effet à leur rival les moyens d'attaquer non seulement leurs amis, mais également de les attaquer eux-mêmes. C'était chose tout à fait illogique, et l'hostilité étasunienne ne faisait que croître de ce fait.

Aussitôt que le traité commercial expira, un sénateur étasunien introduisit une résolution appelant à un embargo sur tous les matériels de guerre à destination du Japon. Une cessation aussi abrupte des livraisons fut cependant considérée comme trop provocatrice. Il fut opté d'adopter une riposte plus graduelle. Ainsi, des ordres furent donnés le 5 juillet, le 26 juillet puis le 30 septembre 1940, afin d'interdire divers matériels de la liste d'exportation ; et de nou-

veaux ordres furent émis en ce sens aux mois de décembre 1940 et janvier 1941. La matière première la plus importante de toutes, le pétrole, resta pour autant en vente libre — du moins pour le moment.

Ces mesures coercitives incitèrent inévitablement le Japon à accentuer la poursuite de son expansion vers le Sud. Au mois de mars 1941, ils parvinrent à extorquer au gouvernement français de Vichy le contrôle des récoltes de riz en Indochine, et le droit d'occuper l'aéroport de Saïgon. Cela les amena à une distance équivalant à la portée d'un bombardier vis-à-vis de Singapour. Aux mois d'avril, mai et juin, des troupes japonaises en grand nombre furent déplacées vers l'Indochine. Puis le 25 juillet, les Japonais annoncèrent un développement qui porta le bras de fer japo-étasunien à un point de tension sans précédent. Ils annoncèrent que les Français avaient convenu d'établir un protectorat conjoint franco-japonais sur l'Indochine. En entendant ceci, le président Roosevelt décida manifestement que l'heure était venue de forcer les choses. Le lendemain, il « *gela* » tous les actifs japonais aux États-Unis, et fit ajouter le pétrole sur la liste des produits sous embargo. Les Britanniques et les Hollandais annoncèrent immédiatement que le pétrole de Birmanie et des Indes orientales ne serait plus vendu au Japon.

La roue dont le Commodore Perry avait lancé la rotation en 1853 venait de pratiquer un tour complet. Ce que ses compatriotes avaient escompté en premier chef, en l'envoyant faire pression sur le Japon pour que ce pays mît fin à son isolement et entrât dans le système commercial international, était qu'il devînt un marché pour y écouler les produits étasuniens ; et en achetant le pétrole étasunien, le Japon suivait les règles internationales que Perry l'avait contraint à accepter. En 1941, c'étaient désormais les Étasuniens qui trouvaient incommode le système de commerce international, et qui s'employaient à y mettre fin, aux dépens du Japon. Mais cette fois, grâce à ce même système, le Japon n'était plus armé d'arcs et de flèches ; et s'il le fallait, il était résolu à se battre pour

revenir à un état d'autosuffisance. Parmi les échantillons commerciaux du Commodore Perry se trouvait une déclaration de guerre *a posteriori*.

L'imposition par le président Roosevelt de l'embargo sur le pétrole fut en réalité l'étape décisive qui rendit la guerre inévitable. Une fois fermés les robinets de pétrole des États-Unis et des Indes, les Japonais se retrouvèrent confrontés à une paralysie rampante qui allait finir par contraindre au point mort toutes leurs activités de guerre, et nombre de leurs activités industrielles. Et l'impuissance finale ne se ferait pas longtemps attendre. Bien qu'ils eussent constitué de vastes réserves, leur consommation était importante, et sans ravitaillements réguliers, leur pétrole promettait de s'épuiser en l'espace de quelques mois.

Ce n'est pas comme si ce danger n'avait pas été envisagé d'avance. Il avait figuré de manière certaine au coeur des calculs stratégiques japonais depuis la dénonciation en 1939 par les États-Unis du traité commercial de 1911, et il avait de fait constitué la raison principale de la poussée japonaise vers le Sud, en direction des champs de pétrole de Bornéo et des Indes néerlandaises orientales. En 1941, cette poussée était désormais bien avancée, et de puissantes forces japonaises étaient positionnées en Indochine, prêtes à frapper. Mais s'emparer des territoires pétroliers du Sud pourrait signifier, et signifierait probablement, une guerre contre les États-Unis et la Grande-Bretagne, et les Japonais hésitaient avant de lancer l'action finale.

Au cours des négociations qui s'ensuivirent avec les États-Unis, ces derniers énoncèrent clairement que leurs conditions pour accepter de reprendre le commerce du pétrole avec le Japon allaient intégrer l'annulation de la guerre en Chine et l'évacuation de ce pays ainsi que de l'Indochine par le Japon. Pour le Japon, accepter de tels termes serait revenu à accepter la plus profonde des humiliations nationales, et une perte de prestige désastreuse vis-à-vis de l'Asie toute entière. Le Japon aurait dû abandonner toute prétention à figurer au rang de puissance de premier plan, et au-

rait sombré au rang de nation subordonnée et dépendante à jamais de la bonne volonté de son fournisseur étasunien de pétrole. Aucun peuple ayant le moindre respect de soi n'aurait pu suivre cette voie, alors qu'existait l'option alternative consistant à s'emparer des champs pétroliers au Sud, quand bien même cela impliquerait une guerre. Et comme les Japonais constituaient une race fière et martiale, il n'était guère imaginable qu'ils ne prissent pas le risque d'une guerre pour remporter leur indépendance énergétique vis-à-vis des censeurs et seigneurs économiques étasuniens.

Le président et le département d'État étasuniens devaient être pleinement conscients de cela dès le départ. Ils avaient fréquemment été avertis par l'ambassadeur des États-Unis en poste à Tokyo que si le Japon se retrouvait privé du pétrole étasunien, il allait prendre ce qu'il voulait au Sud. Il s'ensuit que M. Roosevelt dut bien avoir la guerre à l'esprit dès le mois de juillet 1941, puisqu'il n'avait aucune raison de penser que les Japonais allaient s'aligner sur ses demandes. Une fois déclaré l'embargo sur le pétrole, les protagonistes se retrouvèrent dans une impasse inextricable. Les États-Unis n'auraient pu lever leur embargo sans reconnaître une défaite diplomatique. Comme [M. Stimson](#) le déclara, faire cela aurait été « *méprisant pour l'honneur des États-Unis, un coup au moral étasunien ainsi que chinois...* » Mais l'honneur japonais n'était pas moins impliqué dans tout ceci, ainsi que l'avenir du Japon en tant que pays indépendant.

Il est exact qu'il fut dit qu'il existait des hommes d'État modérés et libéraux au Japon, prêts à réaliser des concessions vis-à-vis du point de vue étasunien, mais qu'ils furent supplantés par le parti militaire belliqueux. Que ces éléments libéraux fussent réellement sincères est parfois sujet à question. Mais en supposant qu'ils le furent, ils seraient apparus comme défaitistes à la limite de la trahison. Sonner la retraite, en obéissant à l'embargo pétrolier étasunien, alors qu'il existait une vraie chance, malgré le haut niveau de risque, de sécuriser des ressources pétrolières abondantes en propre, aurait constitué un acte d'une pusillanimité extraordinaire. Les di-

rigeants du parti militaire du Japon, à supposer que ce furent eux qui traitèrent l'affaire en dépit de l'opposition des « *modérés* », prirent, du point de vue japonais, la bonne décision. Comme le premier ministre letton l'avait déclaré en des circonstances comparables deux années auparavant, « *il vaut mieux mourir debout que vivre à genoux* ». En Grande-Bretagne, en des temps de crise extérieure, c'est presque toujours le parti de la guerre qui l'a emporté. En 1914, les hommes politiques « *modérés* » ou « *libéraux* » qui s'opposaient à la guerre ruinèrent leur carrière politique ce faisant. En 1940, ils furent pour la plupart mis derrière les barreaux.

Aux États-Unis, parmi les rares voix qui s'élevèrent pour que des concessions fussent faites au Japon, on entendit surtout celles des chefs d'État-major. Les dirigeants de l'armée et de la marine, par souci d'éviter ou d'au moins reporter l'éclatement d'une guerre, exhortèrent à ce que fût trouvé un arrangement temporaire avec le Japon, en vertu duquel, en échange d'une formulation pieuse et bien choisie d'intentions pacifiques par le Japon, ainsi qu'un retrait de ses armées du Sud vers le Nord de l'Indochine, les États-Unis reprendraient leurs livraisons de pétrole sur une base réévaluée mensuellement. Bien qu'il soit possible que les chefs d'État-major ne comptassent que gagner du temps pour mieux se préparer, cela rappelle la tentative de dernière minute réalisée par le général Kouropatkine pour éviter la guerre contre le Japon en 1904. Les chefs d'État-major n'eurent pas plus de succès que lui. Au lieu de cela, le département d'État distribua une note sévère répétant les demandes étasuniennes précédentes dans leur intégralité. M. Churchill, lorsqu'il avait été consulté en amont de cette action, avec décrit les propositions de conciliation envisagées comme une « *diète d'amaigrissement pour Tchang Kai-chek* » ; ce que l'on peut sans doute interpréter moins comme une considération pour le bien-être des Chinois que comme une opposition à tout *modus operandi* avec le Japon. De fait les Chinois risquaient fort de subir leur diète d'amaigrissement dans tous les cas ; si cela ne résultait pas d'actions japonaises, c'eût été de la part de leur gouvernement corrompu du

[Kuo-Min-Tang](#) ; et, en ce cas, le rejet de la conciliation devait déboucher sur une diète d'amaigrissement assez conséquente pour les Britanniques.

Quoi qu'il en fût, c'était une politique de « *ténacité* » qui était à l'ordre du jour dans les conseils étasuniens, et une communication établie selon ce vocabulaire fut remise à l'ambassadeur japonais à Washington le 26 novembre 1941. Le chef des opérations navales étasuniennes considéra que cette note jetait aux orties toute solution pacifique, et émit dès le lendemain un avertissement de guerre à l'ensemble des forces navales étasuniennes du Pacifique. Aux yeux du gouvernement britannique également, cela revenait à une guerre. Le 10 novembre, M. Churchill avait annoncé publiquement que si les États-Unis devaient se retrouver impliqués dans une guerre contre le Japon, la Grande-Bretagne se rallierait à eux « *dans l'heure* ». Voyons donc dans quelle mesure la Grande-Bretagne était prête à prendre sa place dans une guerre dans le Pacifique.

Chapitre 5

La base de Singapour jusque 1940

On a beaucoup écrit et beaucoup parlé à propos de la base de Singapour au cours des années de l'entre-deux-guerres. En tant que projet écouant l'argent public en grande quantité, en tant qu'objet de controverse politique récurrente, et en tant qu'importante mesure de défense, il s'agissait d'un sujet naturel de discussion périodique pour la presse et pour les tribunes, tant en Grande-Bretagne que dans les *Dominions*. Les journalistes ont une tendance remarquable et tout à fait inévitable à ajouter du sensationnel à leur traitement des affaires de défense. Ils aiment coloriser à l'extrême les sujets ayant trait à la stratégie. Aux yeux du journaliste, chaque nouvelle arme a pour principal rôle d'être révolutionnaire, et de reléguer toutes les anciennes armes aux oubliettes. L'attribut correct d'une forteresse est son imprenabilité. Chaque forteresse qui, au cours de ma vie, a constitué un sujet d'étude journalistique — Port Arthur, Tsingtao, le grand système défensif français de la ligne Maginot — a été décrite au public comme imprenable avant d'être attaquée.

Les hommes politiques apprécient également l'impreuabilité des forteresses dont ils sont responsables, ou dont ils sont dépendants, surtout celles pour lesquelles de l'argent vient d'être dépensé, ou est en train d'être dépensé. Ils apprécient par nature de laisser paraître au contribuable l'impression que l'argent a été dépensé de la meilleure manière qui soit ; et bien qu'ils puissent ne pas aller jusqu'à s'engager jusqu'au mot *impreuabilité* à propos d'une forteresse particulière, ils emploient des dialectes subtils laissant à penser qu'elle l'est. D'une manière ou d'une autre, l'idée se trouva en pratique adoptée en Grande-Bretagne et au sein des *Dominions* que Singapour constituait un bastion de sécurité impériale tout à fait impreuabilité.



FIGURE 5.1 – Un cliché d'une scène en front de mer à Singapour

Le public de ces pays ne connaissait bien entendu pas les détails relatifs à l'armement de la forteresse. Au mieux avait-il entendu parler des grands canons de 15 pouces¹ qui s'y trouvaient ;

1. 38,1 cm, NdT



FIGURE 5.2 – Une vue aérienne de Singapour-ville

mais il ne pouvait savoir que ces canons étaient positionnés de manière à contrer une attaque provenant de la mer. Par conséquent, lorsque Singapour fut ultérieurement capturée par voie de terre, des accusations contre les responsables de la base, qui avaient négligé cette possibilité devenue a posteriori criante de probabilité, se répandirent comme une traînée de poudre.

Il est exact que lorsque la base fut évoquée pour la première fois, juste après l'armistice de 1918, le [Comité de défense impériale](#) raisonnait principalement en termes d'attaque maritime. Les conditions générales de l'époque étaient d'ailleurs sensiblement différentes de ce qu'elles devinrent par la suite. La puissance aérienne, bien qu'elle ait alors connu des avancées considérables durant la guerre de 1914-1918, en était à ses premières étapes de développement, avec des pratiques de guerre aéronavale encore en phase expérimentale. Le rayon d'action des avions était faible, et leur ca-

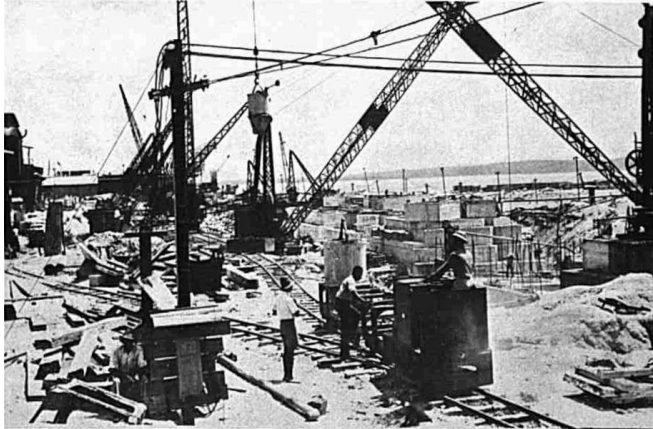


FIGURE 5.3 – Une photo du chantier de construction de la base navale de Singapour

pacité de charge — et donc de bombardement — relativement peu élevée. En outre, l'hypothèse de base qui gouvernait tous les plans de défense du Pacifique était qu'en cas de problème, la flotte principale serait dépêchée à Singapour dans les soixante-dix jours ; et l'on estimait à Londres que si les Japonais devaient s'emparer de la base navale au cours de ces soixante-dix jours, ils devraient mener leurs attaques directement contre l'île de Singapour². Par conséquent, les seules forces et armes de défense requises étaient celles qui étaient nécessaires pour tenir l'île. De fait, il fallait également

2. L'auteur n'a pas été en mesure de déterminer à partir de quand exactement ces soixante-dix jours étaient supposés être décomptés. Sans doute à partir du moment de la décision d'envoyer la flotte à l'Est, qui pouvait bien se produire durant la période de tension précédant l'éclatement de la guerre. Mais une attaque surprise japonaise constituant une possibilité, on aurait pu également compter les soixante-dix jours à partir de l'éclatement effectif des hostilités. Le général Percival (dépêche paragraphe 22) affirme que les 70 jours commençaient au moment du début de la guerre.

tenir une petite bande de terre de l'État voisin du [Johor](#), le port se situant dans la crique séparant l'île de la côte Sud du Johor. Par conséquent, un ennemi devait nécessairement être tenu à distance d'artillerie de cette côte, si l'on escomptait que les navires ancrés au port restassent en sûreté. Pourtant, de manière assez étrange, il semble que l'on ait des années durant estimé qu'il n'était pas nécessaire de défendre autre chose que l'île de Singapour.

L'idée selon laquelle la flotte disposerait de soixante-dix jours pour se porter au secours d'un Singapour non-capturé était par trop optimiste, surtout sur la base de l'hypothèse ci-avant selon laquelle seule l'île devait rester protégée. Lorsque le sujet fut confronté à la réalité, les Japonais conclurent la conquête de l'ensemble de la Malaisie en partant du Nord-Ouest, et en redescendant, en moins de soixante-dix jours. S'il n'y avait pas eu d'autres forces de défense outre l'île de Singapour, comme le voulait la politique établie à l'époque durant des années, la conquête japonaise aurait été encore plus rapide. On aurait pu prévoir cela. En 1914, les Japonais s'étaient emparés de Tsingtao, une base maritime disposant de bien meilleures positions défensives naturelles, et bien mieux fortifiée que Singapour contre les attaques terrestres, au cours d'un siège peu empressé qui avait duré soixante-six jours, et dont seuls sept jours avaient été effectivement consacrés à l'assaut en soi. Pourquoi, dès lors, accepta-t-on de considérer une durée de soixante-dix jours comme période de sûreté pour Singapour ? Peut-être en raison du fait qu'annoncer une période de moins de soixante-dix jours aurait heurté frontalement la position du gouvernement d'un plan d'envoi de « *la flotte principale à l'Est* », en exposant le fait que la flotte n'aurait pas le temps d'y parvenir.

L'idée de base sous-jacente à la politique de défense de Singapour peut donc être considérée comme irréaliste dès le départ. Mais on faisait peu de cas du réalisme au moment de la première ébauche de cette politique. Les conditions mondiales étant ce qu'elles étaient en 1921, l'Allemagne prostrée, la France et l'Italie amicales envers la Grande-Bretagne, chacun en Europe souffrant des épuisements



FIGURE 5.4 – Carte situant les Mers du Sud et la jonction entre l’Océan Indien et l’Océan Pacifique

causés par la guerre, et la Société des Nations connaissant sa première vague de popularité, il ne se trouvait guère de dispositions au sein de la société civile britannique pour critiquer quelque schéma de défense du fait de son insuffisance.

Mais ce qui est relativement étrange est que nul, ni alors, ni plus tard, ne semble avoir pensé que la péninsule malaise constituait un territoire méritant d'être défendu pour ce qu'il était, outre la base maritime qui allait être établie en son extrémité Sud. Pourtant, il s'agissait d'un pays riche en ressources naturelles. Il disposait de très abondants gisements d'étain, et ses productions de caoutchouc étaient également tout à fait précieuses. La Malaisie constituait une région comparable en matière économique-stratégique à ce que les [Indes occidentales](#) avaient constitué à l'époque de la marine à voile, une région productrice de richesses que l'on n'aurait perdu au bénéfice de l'ennemi qu'au prix de graves bouleversements économiques. Pourtant, alors que les gouvernements britanniques du XVIII^{ème} siècle avaient pris grand soin de s'occuper de Indes occidentales, du fait que celles-ci constituaient la principale île productrice de sucre, aucun gouvernement du XX^{ème} siècle ne semble avoir porté la moindre attention à l'étain et au caoutchouc malais en tant qu'actifs impériaux nécessitant une protection. La base navale monopolisait la vision ministérielle³.

Malheureusement, les hommes politiques tirèrent parti de l'état de l'opinion publique en accrochant un boulet particulièrement inerte aux chevilles des services de la défense de cette période. En 1923, suivant quelque guide de prévision des mesures de sécurité faisant suite à une guerre d'importance, le Cabinet décida qu'il n'y aurait plus de guerre semblable durant 10 années. Il fixa donc l'année 1933 comme date à partir de laquelle les départements du service devaient compléter et mettre à jour leurs préparations de guerre. Cela était relativement raisonnable. Mais une hideuse nuance à la règle des dix ans allait bientôt être introduite. Peu après que M. Churchill devint [Chancelier de l'Échiquier](#) en 1924, la règle des dix ans devint flottante. Chaque année qui s'écoulait, la date de « *préparation totale* » ne se rapprochait pas d'une année, comme originellement escompté, mais reculait d'une année dans

3. Dépêche du général Percival, paragraphe 18

le futur. Cet astucieux dispositif politique laissa évidemment les départements du service des armées quasiment impuissants face à un Trésor hostile, qui n'avait qu'à murmurer la formule reine « *aucune guerre majeure dans les dix ans* » pour contrer de manière imparable et incontestable toute demande d'accroissement dans les estimations budgétaires du service. Ainsi, les responsables de ces services se trouvèrent condamnés à tenter d'établir leurs plans sur un escalator.

Au fil des années, les conditions gouvernant la défense de Singapour se firent continûment plus difficiles. Avec le rayon d'action croissant des avions, un ennemi pouvait bombarder la base navale depuis des zones de décollages bien plus lointaines, ce qui exigeait qu'un tel ennemi fût tenu de plus en plus à distance, soit en avançant la ligne de défense au-delà de l'île de Singapour, soit en usant d'autres moyens. Les perspectives internationales se faisaient également de moins en moins plaisantes au fil du temps. L'Allemagne commençait à se remettre de sa défaite. L'avènement de la dictature en Italie injecta de nouvelles tensions et contraintes dans la diplomatie européenne, et le Japon, comme nous l'avons vu, en vint à défier l'autorité de la Société des Nations avec succès. En 1933, il quitta complètement la Société des Nations, et dans le même temps, les Nazis accédèrent au pouvoir en Allemagne.

À Londres, les chefs d'État-major considéraient ces développements avec une préoccupation croissante. Le traité naval de 1930 avait constitué un rude coup porté à l'Amirauté du fait de l'application de ses limitations, et des réductions s'en étaient suivies pour les classes plus petites de navires de guerre ; et par son report du remplacement des plus gros navires. Qui plus est, les trois services continuaient de voir leur fonctionnement entravé par la

règle glissante des dix années de M. Churchill⁴. Avant que quoi ce fût d'efficace put être réalisé en réponse à la dégradation des conditions mondiales, cette entrave devait être levée ; et en 1933, les chefs d'État-major parvinrent à persuader le Cabinet de le faire. Cela positionnait la nouvelle échéance possible pour une nouvelle guerre majeure en 1943, mais comme chacun sait, la guerre vint quatre années plus tard.

On exprima également auprès du gouvernement les besoins de renforcement des défenses de la Malaisie. Mais fort peu de choses furent faites à cet égard, la décision principale ayant été de construire deux nouveaux terrains d'aviation aux abords de Singapour, qui jusqu'alors n'en avait compté qu'un seul. On discuta également de deux ou trois autres aérodromes pour la côte Est, mais aucune action ne fut menée. Un peu plus tard, en 1936, il fut décidé de fortifier l'île de Penang, au large de la côte Ouest.

On continuait de prendre le passage de la flotte principale vers Singapour comme plan principal pour la défense du territoire. L'auteur ne saurait préciser combien de temps les chefs d'État-major continuèrent de penser que ce plan pourrait être réellement mis en œuvre comme prescrit. Mais il a des raisons de penser qu'en 1935 au moins, ils avaient formé de sérieux doutes à ce sujet, et avaient communiqué ces doutes au Cabinet. De fait, au fil des années, et des indications de réarmement allemand, de la naissance de l'Axe germano-italien, et de la dénonciation japonaise des traités navals de Washington et de Londres, il devint de plus en plus clair, même aux yeux des observateurs non-officiels disposant de quelque

4. On peut avancer que cette règle fut une décision du Cabinet, et que par conséquent la responsabilité en incombait collectivement à tous ses membres. Mais cette règle trouve indubitablement ses origines au niveau du Trésor, dont M. Churchill était alors le dirigeant, et il est d'un usage bien établi dans notre pays de lier le nom des ministres individuels avec les mesures dont ils sont ou furent les soutiens. Par conséquent, il est d'usage commun de parler du « *Budget 1909 de M. Lloyd George* », ou de « *la politique étrangère de M. Bevin* ».

connaissance des affaires maritimes, que les scénarios d'envoi de la flotte principale vers l'Est élaborés au cours des années 1920 pourraient être dépassés ; et vers 1937, certains de ces observateurs commençaient à poser des questions publiques et écrites sur la capacité du gouvernement à dépêcher davantage qu'une fraction de la flotte jusque Singapour en cas de problème⁵.

Des doutes similaires perturbaient également les autorités militaires de Malaisie. L'officier commandant général, le Major-Général [W.G.S. Dobbie](#)⁶, ainsi que son officier d'État-major, le colonel [A.E. Percival](#), en étaient venus à penser que la flotte principale pourrait, au vu de la nouvelle situation mondiale, ne pas être en mesure de rallier Singapour au cours des soixante-dix jours promis ; et que, dans ces conditions, les Japonais pouvaient se retrouver en position d'entreprendre une opération délibérée d'investissement progressif des lieux, en lieu et place de la tentative officiellement considérée, qui était celle d'une capture rapide de Singapour. Le colonel Percival étudia la manière dont les Japonais pourraient établir leurs plans dans des circonstances qui leur seraient aussi favorables. Il en conclut qu'ils allaient s'emparer des aérodromes du Sud du Siam et du Nord de la Malaisie⁷ afin de disposer de bases pour le bombardement à longue portée de Singapour. Mais il pensait également qu'ils allaient continuer de limiter leurs principales tentatives d'invasion à un assaut sur l'île de Singapour. C'est probablement pour cette raison qu'il proposa que les possibles points d'atterrissage au Nord-Ouest fussent dotés d'une puissance aérienne supplémentaire. Du côté militaire, il suggéra seulement quatre bataillons de plus, un pour la région de Penang, un pour le Johor, et deux pour l'île de Singapour. Il proposa également un accroissement des petits vais-

5. Par exemple, l'amiral [Sir Barry Domvile](#), dans son ouvrage *Look to Your Moat*.

6. Par la suite, Lieutenant-général Sir William Dobbie, du fait de sa notoriété à Malte.

7. On trouvait une piste d'atterrissage civile dans la province de Kedah, et une autre, plus courte, à Kelantan.

seaux de défense locale⁸. Le général Dobbie soutint les conclusions du colonel Percival, et les transmit à Londres.

Au cours de l'année qui suivit (1938), le général Dobbie envoya au pays une appréciation établie par ses propres soins. Il y affirmait que ce qu'il considérait comme le plus grand danger potentiel pour Singapour était une attaque depuis le Nord. À ce moment-là, il pensait à une attaque en provenance de Mersing, une zone d'atterrissage plausible sur la côte Est du Johor, à quelque 70 miles⁹ de Singapour, et reliée à cette dernière par une route bien praticable pour des véhicules motorisés, plutôt qu'à une attaque directement depuis la péninsule. Il affirmait qu'il étudiait une extension de la ligne de défense d'environ vingt ou trente miles¹⁰ vers l'intérieur du Johor pour répondre à cette éventualité; et en temps voulu, il commença la construction de casemates et de points fortifiés du même ordre dans cette zone. Il s'agissait de la toute première indication de la compréhension par un officier supérieur du fait que l'on ne peut assurer la sécurité d'un port naval en n'en tenant qu'un seul côté. Les précautions prises par le général Dobbie restèrent cantonnées à l'État de Johor du fait qu'il pensait qu'avec les Français d'Indochine à considérer comme de probables alliés contre le Japon¹¹, un atterrissage ennemi tout en haut de la péninsule s'avérerait impraticable, et que par conséquent il n'avait à prendre en compte que des attaques lancées depuis un porte-avions localisé à la pointe de la péninsule.

Lorsque le major-général **L.V. Bond** prit le relais du commandement du général Dobbie à la fin du mois de juillet 1939, le travail sur les défenses de la ligne suivant la rivière Johor qui couvrait la route de Mersing était bien avancé, les défenses en front de mer de l'île de Singapour avaient été considérablement améliorées, et

8. Dépêche du général Percival, annexe A.

9. 112 kilomètres, NdT

10. entre 32 et 48 km, NdT

11. Sur la base de l'hypothèse que les Japonais ne se mettraient en mouvement qu'en cas de guerre générale.

un renfort constitué de deux brigades d'infanterie en provenance d'Inde était attendu. Outre cela, le schéma défensif général était le même que celui qui avait perduré des années durant ; une garnison assez forte pour tenir l'île de Singapour jusqu'à ce que l'arrivée de la flotte principale pût soulager la situation.

Cependant, le nouvel officier commandant n'était que depuis peu en poste lorsque ce plan de défense connut un changement drastique. Londres fit savoir qu'il ne fallait plus compter sur une arrivée de la flotte à Singapour avant un délai de 180 jours. Il s'agissait d'une nouvelle très grave. On pouvait se prendre à supposer que l'île de Singapour pourrait être en mesure de résister soixante-dix jours durant à une attaque japonaise, mais aucun excès d'optimisme n'aurait pu laisser à penser que cela fût possible durant une période de six mois. Il ne faisait aucun doute que l'ensemble du schéma défensif devait être révisé, et que les forces défensives devaient être considérablement renforcées.

La situation était en réalité pire encore que ce que le gouvernement était prêt à reconnaître. Au mois de janvier 1938, des consultations avaient été menées entre les États-majors maritimes étatsunien et britannique, au cours desquelles le directeur des plans britannique avait affirmé que son pays allait établir une flotte de combat à Singapour si le Japon se déplaçait vers le Sud¹². On ne trouve pas trace de la taille de la flotte de combat que l'Amirauté britannique se proposait d'envoyer ; mais les développements de l'année suivante indiquent qu'elle n'était pas très importante. Au mois de mai 1939, alors que la probabilité d'une guerre contre les puissances de l'Axe devenait patente, et contraignit le gouvernement britannique à faire montre d'un réalisme froid en établissant des plans de guerre immédiats, un officier maritime fut envoyé à Washington pour y porter la sombre confession qu'en vertu de la nécessité du maintien d'une flotte en Méditerranée pour faire face à la marine italienne, il serait impossible d'envoyer le moindre na-

12. Morison, Vol III, p. 49.

vire de guerre à Singapour¹³. Au vu du ton confiant caractérisant les énoncés servis en Australie à la même période, dont nous avons pris note au chapitre précédent, il faut en conclure que ces informations d'importance vitale restèrent dissimulées aux Cabinets des *Dominions* ainsi qu'aux commandants en poste en Malaisie.

Dans le sillage de l'allongement officiel de la « *période d'attente de secours* » jusqu'à 180 jours, l'éclatement de la guerre en Europe suivit. Cet événement colossal compliqua de manière immédiate le problème du général Bond en Malaisie. Comme tout un chacun, le général considérait que l'envoi de la force expéditionnaire britannique vers la France constituait le prélude à un autre affrontement titanique, sur le modèle de 1914-1918. Cela ne semblait par conséquent pas être le bon moment pour insister en vue d'obtenir de vastes renforts pour la Malaisie.

Cependant, alors que l'étrange calme qui régnait sur le front d'Europe de l'Ouest continuait de s'étendre dans le temps, le général Bond se prit à penser qu'il existait une chance, peut-être passagère, que des demandes pour la Malaisie pussent recevoir un écho favorable de la part de Londres. Par suite, au mois d'avril 1940, il fit savoir au *War Office* que s'occuper de la défense des abords proches de la base était devenu insuffisant. Il estimait qu'avec l'important accroissement de la « *période d'attente de secours* », les Japonais pourraient passer à l'attaque en n'importe quel point de la péninsule, et que les unités défensives ne seraient pas assez fortes pour parer cette attaque, d'où qu'elle vînt. En outre, la menace d'un bombardement lancé depuis des aérodromes lointains exigeaient que les Japonais fussent maintenus au-delà de la frontière.

Si cette protection étendue devait être assurée par des moyens militaires, alors de toute évidence l'armée présente en Malaisie allait devoir recevoir de très substantiels renforts. Garder la frontière allait devenir un engagement militaire totalement nouveau, car cela ne diminuerait en rien la nécessité d'une garnison forte sur l'île de

13. Morison, Vol III, p. 49.

Singapour et dans l'État de Johor. Sur la côte Est, les zones susceptibles de tenir lieu de pistes aériennes devraient également être surveillées. Par chance, il n'y en avait pas un trop grand nombre, du fait qu'une grande partie de la Malaisie, du côté Est de la chaîne de montagnes du centre, était constituée d'une jungle vierge, hostile à toute opération militaire. Mais il faudrait des hommes pour tenir la garde sur ce qui s'y trouvait. Et la possibilité d'un débarquement sur la côte Ouest de la péninsule ne pouvait pas non plus être totalement écartée.

Le général Bond affirma donc qu'à son avis, les besoins réévalués nécessaires à la défense malaisienne exigeaient a minima une armée composée d'environ trois divisions, complétées par trois bataillons de fusiliers et de deux régiments de blindés. Il espérait fortement une quatrième division, mais le général estimait, comme il l'affirma au *War Office*, n'avoir aucun espoir qu'on accédât à sa demande. S'il fallait mener une avancée dans le Siam, deux ou trois divisions supplémentaires seraient nécessaires, et il présumait qu'il s'agissait là également d'une suggestion qui ne serait pas écoutée. Si le général put effectivement tirer parti de la non-activité militaire en Europe pour obtenir une audition afin de faire valoir ses demandes pour la défense de la Malaisie, il savait que cette inactivité pourrait prendre fin à tout moment ; et son bon sens lui disait que lorsqu'un combat d'importance aurait lieu sur le front Ouest, les demandes insatiables de l'armée dépêchée en France porteraient inévitablement préjudice à la position de postes lointains comme la Malaisie.

Obsédé par cette menace latente envers l'envoi de renforts militaires à la zone qui était placée sous sa responsabilité, le général Bond proposa ensuite une suggestion alternative. Si, demanda-t-il, il n'était pas possible d'envoyer assez de soldats pour répondre aux besoins qu'il avait énoncés, était-il possible que la *Royal Air Force* se vît accordée la responsabilité principale (en l'absence de la flotte) de la sécurité du territoire ? Avec la France détenant, comme chacun le pensait, le contrôle permanent et total de l'Indo-

chine, qui se trouve (avec la Birmanie) en travers de l'accès au Siam depuis la Chine par voie terrestre, une attaque japonaise contre la Malaisie devrait être entièrement lancée depuis la mer ; et c'était donc une proposition sensée qu'une force aérienne puissante basée en Malaisie pût contrer une invasion de cette forme en coulant les embarcations de transport en mer, ou durant le débarquement. Le général Bond savait que les hauts-officiers de la *Royal Air Force* en Malaisie étaient préoccupés de voir leur service prendre une part plus importante dans la défense de la péninsule, et qu'ils estimaient qu'avec un plus grand nombre d'appareils, la RAF pourrait déjouer à elle seule une invasion par voie maritime. Le général estima donc approprié, au vu de ces circonstances, de porter cette idée de défense par voie aérienne aux autorités supérieures.

Les conclusions énoncées par le général Bond furent intégrées sous forme d'un mémorandum, et parvinrent à Londres par voie aérienne dans le courant du mois d'avril 1940 ; mais avant qu'elles pussent faire l'objet d'une quelconque attention à un haut niveau, la situation stratégique dans son ensemble subit un changement fondamental. La France était tombée, le corps expéditionnaire britannique avait été évacué vers l'Angleterre en perdant toutes ses armes et équipements, et l'Italie était entrée en guerre contre nous.

Ces événements mirent de côté, au moins pour un temps, une lutte à mort en Europe de l'Ouest, et mirent fin à cette hémorragie potentiellement épuisante de la main d'oeuvre de Grande-Bretagne. En compensation de cette économie, il devenait de plus en plus important, dans la région du Moyen-Orient, de contrer la présence d'une armée italienne hostile en Afrique du Nord, rapidement ralliée par une armée allemande. Mais dans l'ensemble, les perspectives de pouvoir renforcer la Malaisie par un envoi de soldats étaient sans doute devenues meilleures après la chute de la France qu'elles ne l'avaient été avant.

Au départ, les moyens disponibles pour augmenter l'*Air Force* présente en Malaisie furent diminués. La chute de la France fut rapidement suivie par la bataille de Grande-Bretagne, et par les

bombardements de nuit, si bien que la demande en matière d'aéronefs dépassa l'offre. Au cours de la seconde moitié de l'année 1940, les circonstances stratégiques en Grande-Bretagne étaient très différentes de celles qu'avait considérées le mémorandum du général Bond, rédigé au début du printemps.

Néanmoins, les Chefs d'État-major acceptèrent dans l'ensemble les arguments développés par le mémorandum. Ils convinrent qu'il fallait désormais tenir l'ensemble de la péninsule, et optèrent pour la suggestion du général Bond d'en assurer la défense par des moyens aériens. L'idée de fonder la défense de la Malaisie sur l'armée de l'air leur plut de toute évidence, et ils donnèrent pour ordre que ce principe fût appliqué aussitôt qu'une force aérienne appropriée pourrait être constituée. Mais ils ajoutèrent qu'ils ne pensaient pas qu'un tel renforcement pourrait être réalisé avant la fin de l'année 1941, soit plus d'une année plus tard. Entretemps, affirmèrent-ils, des troupes additionnelles allaient être envoyées pour pallier le manque d'avions. Une force militaire totale d'environ trois divisions serait nécessaire durant la période d'interim, mais pourrait ensuite se voir réduite lorsque la force aérienne nécessaire aurait été constituée. On trouvait des éléments de contradiction dans cette ligne de pensée. En effet, les chefs d'État-major disaient que la première étape pour fournir une force aérienne destinée à pallier un manque de soldats était d'envoyer davantage de soldats pour compenser un manque de puissance aérienne.

La taille de l'*Air Force* en Malaisie à l'époque n'était certes pas impressionnante, ne comprenant que quatre-vingt-huit avions de première ligne de toutes sortes, dont la moitié pouvait être qualifiée d'obsoleète¹⁴. Les chefs d'État-major exprimèrent leur opinion selon laquelle la mise en œuvre de la politique de « *défense par la force aérienne* » allait nécessiter 336 avions *modernes*. L'auteur n'a pas connaissance des méthodes les ayant fait parvenir à ce résultat ; et un aveu qu'ils firent à l'époque ne contribue pas du tout à

14. dépêche de Sir Robert Brooke Popham, paragraphe 79.

l'établir. Cet aveu énonçait que leur estimation de la puissance des forces aériennes japonaises qui seraient sans doute envoyées contre la Malaisie en cas d'attaque atteindrait les 713 aéronefs¹⁵.

La question qui se pose immédiatement est de savoir pourquoi ils estimaient que 336 avions britanniques suffiraient à contrer des attaquants japonais en un nombre supérieur au double. L'une des raisons à cela réside sans aucun doute dans l'opinion, qui dominait au sein des cercles du renseignement britannique, selon laquelle la valeur au combat d'un avion japonais était très inférieure à celle d'un avion britannique. Cette infériorité japonaise s'appliquait aussi bien à l'avion qu'aux hommes qui le manœuvraient. En comparaison approximative, on considérait l'armée de l'air japonaise comme semblable à l'italienne, et bien en deçà de l'armée de l'air britannique ou allemande. Même ainsi, les estimations de l'époque créditaient aux Italiens une efficacité égale à 60 % de l'efficacité britannique, ce qui, en utilisant la même règle de calcul, aurait donné aux 713 appareils japonais une valeur relative de 427, à comparer aux 336 avions britanniques. Par conséquent, de manière relative ou absolue, les chefs d'État-major envisageaient de déployer une armée de l'air britannique qui aurait dû à elle seule protéger la Malaisie des attaques japonaises et se serait trouvée en état d'infériorité par rapport à l'ampleur des forces de l'ennemi. Comme nous le verrons bientôt, les commandants locaux, sur la base des mêmes données, évaluèrent les besoins aériens britanniques comme bien plus élevés.

En envoyant leurs résultats à Singapour, les chefs d'État-major donnèrent pour ordre aux commandants locaux de transmettre leurs commentaires à ce sujet, au titre d'*Appréciation tactique*. Cette appréciation fut établie au mois d'octobre 1940, et les commandants locaux y avancèrent des éléments très différents de ceux des chefs d'État-major. Face aux 336 appareils énoncés par ces

15. Il s'agissait d'un nombre étonnamment précis à énoncer, sachant que les approximations étaient la seule manière possible d'avancer.

derniers comme puissance aérienne minimale pour la Malaisie, les hommes présents sur place évaluèrent ce nombre à 556. En gardant à l'esprit que les hypothèses de Whitehall sur la force attaquante japonaise s'élevaient à 713 appareils, la seule conclusion rationnelle, même sans connaître les événements qui allaient suivre, est que le nombre avancé par les commandants locaux était le plus fiable ; en gardant ici encore à l'esprit que l'intention des chefs d'État-major était bien de faire reposer la responsabilité principale de la défense de la péninsule sur l'armée de l'air.

Néanmoins, lorsque l'appréciation tactique parvint de Malaisie à Londres, les chefs d'État-major refusèrent le nombre établi localement à 556 appareils, et refusèrent de revenir sur leur estimation rivale de 336. De fait, il semble que ce fut le ministère de l'Air qui prononça son veto, car il affirma que l'estimation malaisienne de 556 était « *bien au-delà des limites des possibilités pratiques à la lumière des ressources totales et des besoins vitaux sur les théâtres actifs à domicile ainsi que dans le Moyen-Orient* »¹⁶.

Au vu de cette attitude *non possumus* affichée par le ministère de l'Air, il est quelque peu surprenant que les chefs d'État-major aient persisté dans leur politique consistant à faire reposer la défense de la Malaisie principalement sur la force aérienne. Car passer outre l'avis des commandants du terrain à propos des forces qu'ils estimaient nécessaires à exécuter leur mission était une décision grave à prendre pour les chefs d'État-major, en ce qu'elle impliquait inévitablement un manque de confiance envers le jugement des premiers. Cette décision avait également pour effet de transférer sur eux-mêmes la responsabilité de tout échec en Malaisie qui aurait pu être attribuée au fait que les préconisations des commandants locaux n'avaient pas été honorées. Et ces considérations avaient d'autant plus de poids que le nombre de 556, établi par les commandants locaux, avait obtenu le soutien des représentants d'Australie, de Nouvelle-Zélande, d'Inde et de Birmanie, lors de la

16. dépêche de Sir Robert Brooke-Popham, para. 79.

conférence à Singapour, ces représentants ayant même affirmé que le nombre aurait pu être plus élevé.

Mais les chefs d'État-major s'en tinrent à leur opinion et à leur politique, et répondirent aux commandants locaux qu'avec 336 aéronaves, ils pourraient fort bien s'en tirer ; ce qui était équivalent à répondre ou bien qu'ils s'étaient montrés alarmistes, ou bien qu'ils ne réalisaient pas très bien leur travail. Dans les faits, nul ne peut dire avec certitude si les chefs d'État-major eurent plus raison que les commandants locaux, ou l'inverse ; car au final, les chefs d'État-major mirent à disposition de la Malaisie un nombre d'avions plus bas encore que leur nombre initial établi à 336. Lorsque les Japonais passèrent à l'attaque, à la fin 1941, il y avait en Malaisie moins de la moitié de ce nombre d'avions. Mais, comme nous allons le voir, cela n'était pas forcément complètement de leur faute.

À la même époque, les chefs d'État-major finirent par donner aux commandants de Malaisie l'information capitale que l'Amirauté avait transmise à l'État-major naval étasunien l'année précédente : la flotte ne pouvait pas, au vu des circonstances courantes, être gardée pour être envoyée à Singapour. C'est ainsi qu'une théorie vieille de vingt années, qui s'était avérée très utile pour les hommes politiques et les dirigeants du Trésor durant cette période, finit par être officiellement déclarée comme inapplicable au moment où le danger face auquel elle était supposée constituer un élément central de réponse commença à se concrétiser.

Cet aveu eut évidemment des conséquences profondes sur l'ensemble du système défensif de la Malaisie, car il impliquait que ce pays allait dépendre absolument et sans limite de temps de ses garnisons terrestres et aériennes pour assurer sa sécurité face à toute attaque. Au vu de cet état de fait, il est tout à fait étrange que les chefs d'État-major, après avoir décidé de faire l'expérience de la nouvelle théorie de la « *défense par la force aérienne* » pour protéger cette région vitale, ignorèrent les déclarations émises par les commandants de la Malaisie sur la garnison aérienne qui était nécessaire à accomplir cette tâche.

Chapitre 6

Singapour et la Malaisie, 1940-1941

Le [bureau de la guerre](#) ne tarda pas à mettre en oeuvre la décision prise par les chefs d'État-major d'envoyer plus d'hommes pour pallier l'absence d'aéronefs. Dès le mois d'août 1940, au moment de l'évacuation de Shanghai, les deux bataillons qui y étaient en poste furent transférés à Singapour. Deux brigades d'infanterie en provenance d'Inde y furent ajoutées aux mois d'octobre et de novembre. Au mois de février 1941, les soldats australiens commencèrent à arriver, et au mois d'avril, deux brigades d'infanterie indiennes supplémentaires parvinrent en Malaisie.

Au mois de novembre 1940, le haut commandement malaisien connut un changement d'importance : l'*Air Chief Marshal* Sir Robert Brooke-Popham fut nommé commandant en chef de l'ensemble de l'extrême-Orient. Mais les termes de sa nomination démentaient le prestige apparent de ce titre Sir Robert, d'un côté, n'avait aucun pouvoir sur la *Navy*. D'un autre côté, le contrôle dont il disposait sur l'armée et l'*Air Force* était réduit à la direction stratégique, et ne s'étendait pas jusqu'à l'administration de ces services. Son

commandement relevait donc de ces semi-commandements qui ne peuvent jamais se révéler très satisfaisants.

Il a été mentionné que les commandants locaux en Malaisie, à l'époque où ils établissaient leur appréciation tactique, au mois d'octobre 1940, prenaient part à une conférence extrême-orientale qui comprenait des représentants des gouvernements australien, néo-zélandais, indien et birman. Aux mois de mars et avril 1941, de nouvelles conférences furent tenues à Singapour sur une base plus large, y intégrant des représentants des États-Unis et des Indes néerlandaises, deux puissances qui se verraient probablement impliquées par toute action de guerre japonaise dans le Pacifique. Des plans de coopération entre la Grande-Bretagne, les États-Unis et la Hollande, établis pour répondre à cette éventualité, furent discutés, et plusieurs décisions furent actées, les principales étant qu'en cas de guerre japonaise, la flotte asiatique étasunienne se retirerait vers Singapour si et quand les Philippines seraient investies ; cette flotte deviendrait par conséquent disponible pour la défense de Singapour ; et les forces maritimes hollandaises des Indes orientales allaient pleinement coopérer avec les Britanniques à la défense de la Malaisie. À ce moment, la flotte asiatique étasunienne était constituée du croiseur *Houston*, doté de canons de 203 mm, du croiseur *Marblehead*, doté de canons de 152 mm, de 13 destroyers, et de 17 sous-marins.

Une annonce importante fut prononcée à l'occasion de cette conférence : une flotte orientale britannique allait après tout se voir dépêchée vers Singapour, et devrait arriver dans les quatre-vingts jours environ. Cela ressemblait à un renversement total de politique. Dans l'espace d'environ douze mois, les commandants en poste en Malaisie s'étaient vus affirmer, tout d'abord que la période avant l'arrivée de la flotte devait être étendue de 70 à 180 jours, puis qu'il n'y aurait pas du tout de flotte, et désormais que des renforts maritimes étaient attendus dans les 80 jours. En surface, cette dernière annonce ressemblait presque à un retour vers l'ancienne formule qui avait gouverné l'ensemble de la défense de l'extrême-

Orient depuis 1921. Mais il existait cependant une différence de taille. La nouvelle affirmation n'énonçait pas que ce serait la flotte britannique principale qui allait être envoyée pour Singapour, mais seulement « une » flotte britannique. Le terme de *flotte principale* impliquait, et chacun le comprenait ainsi, le plus gros de la flotte, et sans aucun doute une flotte supérieure à la marine japonaise. « Une » flotte britannique pouvait être de n'importe quelle taille. Cependant, l'hypothèse la plus naturelle était que cette flotte serait assez puissante pour tenir les Japonais à distance du Pacifique Sud-Ouest, faute de quoi il n'aurait servi à rien de l'envoyer ¹.

Dans les faits, les négociations s'étaient poursuivies des mois durant entre les gouvernements britannique et étasunien à ce sujet. La tentative initiale britannique avait consisté à amener les États-Uniens à envoyer une partie de leur flotte de combat à Singapour. Les États-Uniens avaient refusé de faire cela; plutôt à raison, car une telle séparation de leur flotte aurait accordé aux Japonais un avantage sur la position intérieure. Mais les pressions britanniques amenèrent en fin de compte le gouvernement étasunien à convenir qu'en cas de menace de guerre clairement établie dans le Pacifique, il enverrait une force de combat en Méditerranée pour y tenir cois les Italiens, et ainsi permettre aux gros navires britanniques d'être libérés pour être transférés vers Singapour. Morison affirme que le nombre de navires de bataille des escadrilles de transfert était de six ².

Les États-Uniens affirmèrent également qu'ils feraient usage de leur flotte du Pacifique (à ne pas confondre avec leur flotte asiatique) de manière offensive, afin de soulager Singapour de toute pression japonaise. Il avait cependant été convenu, selon un accord

1. Le gouvernement australien semble avoir conservé la vision « *flotte principale* » jusqu'à la fin. Le 23 janvier 1942, le premier ministre australien envoya un télégramme à M. Churchill, dans lequel il affirmait que « nous comprenions que (*Singapour*) allait être en mesure de tenir pour une période prolongée jusqu'à l'arrivée de la *flotte principale* » (*Daily Telegraph*, 11 octobre 1950).

2. Morison, Vol. III, p. 51.

anglo-étasunien conclu à Washington le 27 mars 1951, qu'au cas où le Japon entrerait en guerre, le théâtre décisif serait l'Europe, et que le coeur de la stratégie en extrême-Orient serait défensif. Il est à noter en passant qu'une stratégie défensive de cette nature implique, ou devrait impliquer, une défense *réussie*.

La nouvelle selon laquelle les navires capitaux britanniques étaient de nouveau attendus à Singapour transforma de nouveau la question de la défense malaisienne. Le planning de l'année précédente avait été basé sur l'hypothèse que les Japonais disposeraient du contrôle de la mer durant six mois, ou même de manière permanente, s'ils attaquaient la Malaisie. Le nouveau changement de politique ramenait cette période sous la barre des trois mois, une différence qui affectait de manière fondamentale les appréciations émises lors de l'automne et de l'hiver précédents. Néanmoins, il semble qu'aucune révision générale de ces appréciations, ni des décisions qui en découlaient, ne fut menée. Les plans de 1940 de l'armée et de l'*Air force*, envisageant une période de six mois ou davantage avant les renforts, restèrent en application, apparemment sans être modifiés.

Au mois de mai 1941, l'amiral Sir Geoffrey Layton, le commandant en chef naval du poste, qui n'assurait cette fonction que depuis le mois de septembre précédent, fut informé depuis la métropole que l'amiral Sir Tom Phillips, alors vice-chef de l'État-major maritime de l'Amirauté, avait reçu la nomination latente de commandant en chef de la flotte orientale, qui devait prendre effet si et quand une force de combat serait envoyée à Singapour, moment où l'amiral Layton serait démis de son poste. Cela signifiait sans doute une modification de commandement maritime de la région au moment précis où la guerre éclaterait, de toute évidence un arrangement des moins désirables.

En outre, au milieu du mois de mai, les commandants de l'armée et de l'*Air force* en Malaisie s'étaient vus remplacés par d'autres officiers, pour des raisons de rotation de routine, ou pour d'autres raisons inconnues de l'auteur. Les nouveaux commandants étaient

le lieutenant général A.E. Percival et le vice-maréchal de l'air C.W. Pulford. Le général Percival était ce même colonel Percival qui avait été officier d'État-major auprès du général Dobbie à partir de 1936-1938, et dont nous avons relaté les activités au cours du chapitre précédent. Le vice-maréchal de l'air Pulford avait commencé sa carrière dans la *Navy*, et avait la réputation de maintenir une excellente coopération avec les autres services. Lui-même et le général Percival s'entendaient fort bien, et vivaient dans la même demeure. Le général Percival le décrit dans son livre comme « *un homme partageant mon type de pensée* »³.

La situation stratégique d'ensemble à laquelle le général Percival était confronté avait connu un changement grave au cours de l'année précédant son arrivée. Lorsque le général Bond avait rédigé son memorandum au printemps 1940, au sein duquel il avait proposé l'alternative d'une défense aérienne laissant à l'armée un rôle subordonné, il ne se trouvait aucun Japonais en Indochine, et le Siam restait inviolé. À la mi-1941, les Japonais disposaient non seulement ostensiblement d'une armée en Indochine, mais chacun savait qu'ils avaient envoyé de nombreux « *touristes* » infiltrés dans le Siam-Sud où, sous divers prétextes commerciaux, on signalait qu'ils faisaient construire des aérodromes, amélioraient des routes, renforçaient des ponts pour permettre le passage de véhicules lourds, et accumulaient des moyens de transport mécanisés et sans doute des points pétroliers stratégiques de manière très excessive par rapport à des besoins civils. À ce stade, il se trouvait donc potentiellement une ligne japonaise de communication depuis l'Indochine et jouxtant la frontière malaisienne. L'hypothèse de base sous-jacente à la « *défense par la force aérienne* » du général Bond était donc invalidée.

Le général Percival décida qu'un nouveau renforcement des forces en garnison était nécessaire. Il devait désormais prendre en compte

3. *The War in Malaya*, par le lieutenant-général A.E. Percival, C.B, D.S.O., O.B.E., M.C. (Eyre & Spottiswoode).

une possible forme d'attaque à laquelle seuls des moyens militaires pourraient répondre, et quoique l'armée eût été renforcée au cours de l'année précédente, et était désormais bien plus nombreuse que le niveau connu par la Malaisie en 1938, il ne pensait pas que cela était suffisant. Il n'était pas non plus satisfait des autres éléments d'une défense équilibrée. On connaissait un sérieux manque d'artillerie anti-aérienne, et l'on ne disposait que de trop peu de petits navires à son goût, et d'aucun blindé. Il y avait également fort à faire pour entraîner et préparer les défenses sur les plages et les obstacles sur le réseau routier, suite à la décision prise par les chefs d'État-major d'interdire l'ensemble de la péninsule à tout ennemi. Malheureusement, par suite d'une pénurie de main d'œuvre locale, les travaux sur le terrain devaient être assurés par les soldats, ce qui perturbait évidemment leur entraînement. Qui plus est, quoique cela ne relevât pas de sa responsabilité directe, le général Percival entretenait de sérieux doutes sur la taille de la force aérienne et sa capacité à remplir le rôle que les chefs d'État-major lui avaient assigné ; et ces doutes étaient certes partagés par l'officier commandant l'armée de l'air.

Ce dernier subissait une situation préoccupante. L'année précédente, les commandants locaux, soutenus par les représentants des *Dominions* et d'Inde, avait demandé 556 avions au minimum. Les chefs d'État-major avaient réduit ce nombre à 336. Mais le vice-maréchal de l'air Pulford ne trouva pas sur place une escadrille de cette taille, ou s'en approchant de près ou de loin. On comptait à peine plus de 100 avions sur la péninsule. Et il ne disposait pas non plus d'informations précises sur l'arrivée des quelque 200 avions supplémentaires estimés par les chefs d'État-major pour la fin de l'année, chose qui avait été promise, ou au moins insinuée.

Pour autant, il lui fallait préparer leur arrivée, et cette tâche était considérable. Il y avait de nombreux aérodromes à finir, chacun devant être doté de hangars, de logements pour les hommes, d'ateliers, de magasins, d'entrepôts, de cantines et d'autres services administratifs. Ces aérodromes étaient par ailleurs répartis sur la

péninsule, par conséquence de la même décision des chefs d'État-major voulant que la défense de l'île de Singapour et de la proximité immédiate de la base maritime ne suffirait plus. Et cette extension de la zone de défense soulevait des problèmes supplémentaires en matière de transport, d'infrastructures récréatives et sociales, de distribution d'eau, de santé, et de logistique générale. L'ensemble de ce problème d'extension exigeait en outre d'être complété en de brefs délais, et au vu de cette pression urgente, et du climat éprouvant, la santé du vice-maréchal de l'air se mit à en pâtir.

Peu après la prise de fonction du général Percival à la tête de l'armée, il reçut pour instruction de passer en revue la force militaire qu'il considérait comme nécessaire pour la défense de la région. Faisant sienne l'estimation fournie par la *Royal Air Force* quant à la portée des destructions et dégâts que la flotte aérienne défensive serait en mesure d'infliger à une force d'invasisseurs — que les événements devaient établir comme par trop optimiste —, le général établit qu'il lui fallait quarante-huit bataillons d'infanterie et services auxiliaires, dont deux régiments de blindés, et il fit connaître son opinion par télégraphe au bureau de la guerre le 2 août. Ces dispositions furent approuvées par les chefs d'État-major, mais ils répondirent ne pas savoir quand ils pourraient porter à ce niveau la puissance de l'armée déployée en Malaisie. Il faut également noter que lorsque les commandants locaux, dans leur appréciation tactique du mois d'octobre 1940 (soit dix mois avant le télégramme du général Percival) avaient demandé vingt-six bataillons ainsi qu'une puissance aérienne de l'ordre de 500 appareils, les chefs d'État-major avaient accepté le nombre de vingt-six bataillons comme pertinent, tout en réduisant le nombre d'avions aux environs de 300. Si désormais ils convenaient, ne fût-ce que sur le principe, de l'estimation totale de quarante-huit bataillons — plus élevée que l'estimation par le général Bond qui les avait amenés à faire de la force aérienne le principal moyen de défense à défaut de renforts militaires — il se peut qu'ils aient à ce stade perdu confiance en leur propre capacité à livrer les avions nécessaires. Ou

il se peut qu'ils aient compris que l'occupation par le Japon de l'Indochine avait invalidé les calculs établis précédemment. Mais ils ne revinrent pas sur leur décision de s'appuyer principalement sur la force aérienne.

Les renforts militaires continuaient d'arriver : une brigade d'infanterie australienne au mois d'août, une brigade indienne au mois de septembre, diverses autres unités d'autres soldats, dont des corps divisionnaires aux mois de novembre et de décembre, ayant subi des entraînements à des stades variés, et les uns et les autres équipés de manière assez inégale.

Au début du mois de décembre 1941, les forces combattantes de base de l'armée de Malaisie et de l'*Air Force*, mesurées en bataillons pour la première et en avions de première ligne pour la seconde, s'établissaient comme suit :

Bataillons		33 ⁴
Avions		141

La force de l'infanterie de l'armée était bien en-deça du niveau qui avait été décrit comme nécessaire par le général Percival. Mais plus frappante encore était la pénurie au niveau aérien. Le nombre de 141 s'élevait à moins du quart des 556 demandés par les commandants locaux. De fait, cela représentait une proportion encore plus faible dans les deux instances, car en chaque cas, les nombres les plus élevés avaient été calculés dans l'hypothèse que les avions seraient modernes et à jour, et les 141 appareils présents en Malaisie ne présentaient pas du tout ces caractéristiques. Les chasseurs étaient principalement des [Brewster Buffaloes](#) ; lents, peu maniables, et ne couvrant qu'un faible rayon d'action. Les chasseurs de

4. On comptait en sus certaines unités de volontaires malaisiens locaux, mais ceux-ci n'étaient pas comptés dans les calculs de force militaire réalisés par les généraux Bond et Percival auxquels nous faisons référence dans le présent ouvrage

nuit étaient des *Blenheims* obsolètes. Les deux escadrilles de bombardiers lance-torpilles étaient composées de *Vildebeest* obsolètes, présentant une vitesse médiocre de 160 km/h. Aucun bombardier en piqué n'était disponible, pas plus que d'avions de transport, de bombardier à longue portée, de machines de coopération avec l'armée, ou d'unité aérienne de reconnaissance photographique. Prise dans son ensemble, la force aérienne britannique en Malaisie était manifestement inapte à répondre à la flotte aérienne japonaise attaquant au vu du nombre d'appareils que l'on s'attendait à voir déployé par celle-ci. Le niveau extrême de préoccupation du vice-maréchal de l'air Pulford quant à ses responsabilités a été noté par le général Percival, qui énonce dans sa dépêche que « *le commandant des opérations aériennes était pleinement au fait de la faiblesse des forces dont il disposait. Il discuta fréquemment de ce sujet avec moi, et je sais qu'il énonça de manière répétée cette situation avec les autorités supérieures.* »

Le maigre et sénile rassemblement aérien qui constituait tout ce que l'« *appréciation* » affairée de 1940 avait pu constituer semble à première vue épaissir le mystère de la constitution des forces malaisiennes. Si les chefs d'État-major en personne avaient affirmé que 336 appareils étaient nécessaires pour la fin 1941, pourquoi l'équivalent de 100 appareils environ, voire moins, fut-il livré ? Une telle force était de toute évidence dans l'incapacité d'affronter les 700 appareils japonais produits par l'estimation de Whitehall, et constituaient par conséquent une caricature de la maxime officielle selon laquelle la puissance aérienne devait constituer le facteur de défense principal de la péninsule. Mais dans ce cas, qu'est-ce qui amena les chefs d'État-major à adopter un principe dont ils connaissaient l'inefficacité du fait de son manque de force ?

La seule explication raisonnable est qu'ils l'ignoraient ; que lorsqu'ils ordonnèrent que la force aérienne devait constituer la partie principale de la défense malaisienne, ils pensaient qu'un nombre suffisant d'appareils pourrait être livré à ces fins. Pourtant, même ainsi, l'opinion associée selon laquelle 336 avions britanniques suffi-

raient à contrer 713 appareils japonais (même en admettant, pour faux que cela pût s'avérer dans les faits, que les avions japonais étaient de qualité inférieure), était tout à fait singulière de la part des plus hauts experts en matière stratégique de l'Empire. Mais le point qui nous intéresse à ce stade est bien de comprendre pourquoi ils ne satisfirent pas, et de loin, à ce nombre déjà maigre de 336.

Des éléments laissent à penser que des influences dépassant leur niveau de contrôle peuvent avoir perturbé leur intention d'envoyer le nombre d'avions énoncé. Il est ici préférable d'éclaircir toute incompréhension sur les pouvoirs et les positions des chefs d'État-major qui peut avoir été soulevée par les références précédentes faites à ce corps. Ces références peuvent avoir façonné l'idée que les chefs d'État-major prenaient les décisions stratégiques majeures gouvernant la conduite de la guerre. Mais il est désormais limpide que cette conception serait très erronée. La rumeur a couru à l'époque, et il a depuis lors été révélé par ses propres écrits, que le puissant ministre de la Défense avait le dernier mot en matière de stratégie, quelle qu'elle fût. On peut s'attendre à ce qu'il pût en certaines occurrences se laisser guider, voire se plier aux opinions des chefs d'État-major, et cela semble établi. Mais il y eut indubitablement d'autres occurrences au cours desquelles il passa outre leurs opinions, ou à tout le moins il les força l'un ou l'autre, ou tous, à accepter des décisions qui furent dès lors inévitablement prises en dépit de leur meilleur jugement. Et certaines des décisions prises en 1941 émanaient de toute évidence de M. Churchill plutôt que de tout autre chef des services et étaient de nature à s'opposer à l'envoi de renforts aériens en Malaisie.

Il y avait, par exemple, l'expédition vers la Grèce. On sait qu'il existait une opposition à cette action parmi les plus hauts officiers des services à l'époque ; et aux yeux de nombreux spectateurs ordinaires, cette action apparaissait comme tout à fait malavisée. Les armées de Grande-Bretagne en Afrique du Nord combattaient sous le bouclier offert par la mer Méditerranée, que les armées ennemies ne pouvaient traverser qu'avec difficulté et en affrontant d'impor-

tants dangers. Faire traverser la mer Méditerranée à une armée britannique en provenance d'Afrique et à destination de la Grèce pour affronter l'armée d'invasion allemande revenait à transformer le passage de cette mer du statut d'atout britannique à celui de fardeau, et cela impliquait d'affronter les Allemands sur le Continent, où ils disposeraient des plus grands avantages pour opérer. Lors de cette campagne, nous perdîmes 209 avions et presque 12 000 hommes, sans compter les pertes en Crète.

Un mois plus tard, les Allemands attaquaient la Russie ; sur ces entrefaites, M. Churchill adopta la politique consistant à envoyer le plus d'aide possible à ce dernier pays, en lui livrant armes et équipements de guerre. La liste des avions qui y furent envoyés, principalement des chasseurs, est longue. Bien que M. Churchill ne semble pas évoquer le nombre total exact d'appareils envoyés en 1941, on trouve mention de 645 (200 [Tomahawks](#) et 445 [Hurricanes](#)) avions promis, et d'autres références font état de 593 chasseurs dépêchés sur le terrain. Si l'on prend le nombre le plus bas, et qu'on l'additionne au nombre d'appareils perdus en Grèce, il s'ensuit que si les avions donnés à des pays étrangers ou utilisés pour leur bénéfice avaient été envoyés à Singapour, le commandant des opérations aériennes de Malaisie aurait pu, dès l'automne, disposer d'un total de 802 avions modernes, au lieu de 141 vieilles carcasses. Il est exact que sur ces 802 avions, on aurait compté un grand nombre de chasseurs. Mais cela correspondait aux besoins principaux de la Malaisie. Quant aux bombardiers, l'amiral Sir James Somerville devait écrire dans son journal au début de l'année qui suivit, alors qu'il était commandant en chef de la flotte sur l'Océan Indien : « *Si je disposais seulement d'une fraction des centaines de bombardiers qui décollent chaque nuit du Royaume-Uni à destination de l'Allemagne, le tableau en serait totalement altéré.* »

L'amiral Sir Tom Phillips, alors vice-chef de l'État-major naval en 1941, avait exhorté M. Churchill à procéder à un envoi conséquent de Hurricanes vers la Malaisie. Il avait affirmé qu'il en restait beaucoup en réserve et que si l'on comptait maintenir les Japonais

au calme en faisant un étalage de force, c'était bien ce qu'il fallait envoyer. Les Hurricanes étaient précédés d'une réputation internationale. Chacun en avait entendu parler, et connaissait leur puissance. Mais des Brewster Buffaloes n'évoquaient presque rien pour quiconque et on n'escomptait pas qu'ils n'intimidassent qui que ce fût.

La question qui se pose est la suivante : M. Churchill aurait-il dû accorder une préférence supérieure à la Malaisie britannique aux dépens d'une aventure en Grèce ou de cadeaux à la Russie que Staline n'avait même pas demandés, et pour lesquels il ne fit guère montre de reconnaissance ? Pour répondre à cette question, il faut commencer par s'interroger sur les objets poursuivis par M. Churchill en chaque instance, lorsqu'il agit de la sorte.

Au moment de l'affaire grecque, M. Churchill affirma au pays que, puisque la Grande-Bretagne avait accordé une garantie à la Grèce, l'honneur britannique exigeait qu'une tentative, pour désespérée qu'elle fût, fut menée pour honorer cette promesse. Mais la Grèce n'était pas le seul endroit où l'honneur britannique était impliqué. Les peuples de Malaisie, d'Australie, de Nouvelle-Zélande, de Borneo et de Hong Kong avaient été amenés à penser, depuis plus de vingt ans, et pour certains d'entre eux, avaient reçu des assurances spécifiques que s'ils se trouvaient spécifiquement menacés en extrême-Orient, la Grande-Bretagne allait envoyer des forces suffisantes pour les maintenir en sécurité. L'honneur britannique était par conséquent tout aussi engagé à l'égard des territoires de l'Empire britannique qu'en Grèce ; de fait, bien plus même, car les garanties accordées à ces pays remontaient à bien plus loin, si bien que les *Dominions* concernés, ayant supposé depuis de longues années que les forces britanniques pourraient toujours venir à leur aide, avaient diminué leurs propres défenses en conséquence. La Grèce ne souhaitait pas spécialement que la garantie britannique fût mise en œuvre, par crainte qu'en cas d'échec de cette tentative, les souffrances des Grecs fussent d'autant plus importantes — et c'est bien ce qui se produisit. Par conséquent, si quelque hon-

neur fut gagné en Grèce, ce ne fut qu'aux dépens d'obligations plus grandes encore impliquant l'honneur en d'autres lieux.

Quant à la Russie, l'argument relevait de l'opportunisme. La Russie ayant été contrainte à la guerre, il était affirmé que la chose vitale était de l'aider en toute manière et à tout prix. La décision de procéder ainsi, affirma M. Churchill à la Chambre des Communes le 27 janvier 1942, relevait de « *la stratégie et la politique majeure, et chacun peut voir que c'était la bonne chose à faire en considérant les fabuleuses réussites des armées russes. . . En outre, si nous n'avions pas démontré un effort loyal pour aider notre allié, quoiqu'au prix d'un important sacrifice pour nous-mêmes, je ne pense pas que nos relations avec le premier ministre Staline et son grand pays seraient aussi bonnes qu'elles le sont à présent.* »

Quoique M. Churchill ne le laissât pas savoir à ses propres compatriotes à l'époque, les informations qu'il a publiées entre-temps montrent que ses relations d'alors avec le premier ministre Staline ne semblent pas avoir été bonnes du tout. Ce dernier resta des semaines durant sans répondre aux messages personnels envoyés par M. Churchill, et la note acerbe de critiques qui accompagna chacun des messages indiquant qu'il avait reçu de l'aide et des propositions d'aide était loin d'indiquer une attitude amicale de la part de Staline à l'égard de la Grande-Bretagne.

Il n'y avait pas non plus, malgré l'emploi par M. Churchill de la phrase « *effort loyal pour aider notre allié* », une quelconque question de loyauté de la Grande-Bretagne envers la Russie. La Russie n'était pas du tout un allié, au sens de l'existence d'une alliance formelle entre les deux pays. Elle n'était pas entrée en guerre en soutien de quelque accord avec la Grande-Bretagne, ou par suite de quelque désir de soutenir le peuple britannique dans sa lutte contre l'Allemagne. La Russie avait été contrainte à la guerre par l'agression allemande, et rien d'autre. Au cours des vingt années précédentes, le gouvernement soviétique avait été à couteaux tirés avec les Britanniques. Il s'était rendu complice d'Hitler lors de l'attaque de la Pologne, qui avait fait entrer la Grande-Bretagne en

guerre, et cette attaque, ainsi que celle contre la Finlande, avaient fait l'objet de mots très durs. Utiliser le terme « *loyal* » en relation avec la Russie constituait un abus de la langue anglaise, langue dont M. Churchill dispose d'une maîtrise reconnue.

Qui plus est, dans ce contexte particulier, le mot *loyal* n'aurait pas pu éviter une connotation négative. Il impliquait que plus de loyauté était due à la Russie qu'aux autres membres du Commonwealth britannique et de l'Empire, qui allaient porter la part principale des lourds sacrifices que M. Churchill décrivait comme devant être consentis par « *nous-mêmes* » en faisant montre de notre loyauté russe.

Cette revendication d'accorder l'aide britannique en priorité à la Russie était insupportable. Comme déjà énoncé sur la question de la Grèce, la loyauté principale de la Grande-Bretagne à l'époque était due aux parties menacées de l'Empire britannique, qu'elle avait promis de défendre, et auxquels elle était unie par les liens du sang et de la citoyenneté impériale. La seule raison honorable de détourner des envois normalement préparés pour la défense de l'extrême-Orient vers la défense de la Russie aurait été que le secours accordé à l'État russe dans sa lutte contre l'Allemagne pût automatiquement préserver l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Malaisie, et le reste. Mais il n'en était rien, bien entendu. L'aide à la Russie signifiait la mise en danger, et non la sûreté, pour les territoires d'extrême-Orient, car l'ennemi qu'ils avaient à craindre était le Japon, et non l'Allemagne. S'exprimant devant la Chambre des Communes le 29 janvier 1942, M. Churchill affirma qu'il avait fait valoir à la Chambre « *que la principale décision stratégique et politique d'aider la Russie... et d'accepter un état de faiblesse subséquent sur le théâtre alors pacifique de l'extrême-Orient était sensée, et s'avèrera avoir joué une part utile dans la tournure générale de la guerre, et que cela n'est en rien invalidé par les... lourds forfaits que nous avons payés et dont nous aurons encore à nous acquitter en extrême-Orient.* »

Le bien-fondé de la décision dépendrait du point de vue. Du

point de vue de l'insulaire britannique, on peut considérer comme sensé que l'aide accordée à la Russie procura un sentiment de plus grande sûreté⁵. Du point de vue australien ou malaisien, c'était tout à fait le contraire, puisque l'envoi d'armes britanniques en Russie rendirent ces zones plus vulnérables. On ne peut pas non plus affirmer que si la Grande-Bretagne avait chuté face à l'Allemagne, l'Empire aurait sombré avec elle. Le contrôle des mers restant le facteur principal garantissant la sécurité de la Malaisie, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, une Allemagne victorieuse n'aurait pas du tout constitué une menace pour ces pays si la *Royal Navy* s'en était extraite, comme on aurait pu s'y attendre, avant l'effondrement de la Grande-Bretagne. Même sans cette force, la flotte étasunienne aurait par calculs pu se permettre de leur accorder une protection contre les attaques aériennes.

Les postulats churchilliens précités au sujet de l'aide accordée à la Russie ne constituaient par conséquent que des demi-vérités ; superficiellement exactes pour les Britanniques européens, mais opposées à la vérité pour ceux vivant dans les avant-postes de l'Empire en extrême-Orient. Ils peuvent même avoir été inexacts pour ce qui concerne la Grande-Bretagne. Il est fort possible que, sur un décompte final des crédits et des débits, la Grande-Bretagne perdit plus qu'elle ne gagna en accordant une préférence à la Russie au détriment des territoires britanniques et aux *Dominions* d'extrême-Orient. M. Churchill lui-même ne semble pas avoir pensé que même la survie des insulaires britanniques était liée à la réussite de la Russie contre l'Allemagne. Dans une lettre envoyée au mois d'avril 1941 (donc avant le début de l'Attaque allemande contre la Russie) à M. Matsuo, le ministre japonais des affaires étrangères, M. Churchill lui demanda s'il pensait réellement que l'Allemagne, sans contrôle de la mer et sans contrôle aérien de jour sur le ciel britannique, serait capable d'envahir et de conquérir la Grande-Bretagne

5. Que son niveau de sûreté fût réellement amélioré est une autre affaire, sur laquelle les chapitres à suivre de l'ouvrage apporteront plus de lumière.

au cours de l'année 1941, ou essaierait même de le faire. Son livre établit clairement qu'il ne le pensait pas — et continue de ne pas le penser⁶.

Mais pour une quelconque raison, M. Churchill semble s'être résolument opposé à envoyer des avions en Malaisie, en dépit des demandes répétées de l'officier commandant de l'air, bien qu'il fût prêt dans le même temps à les envoyer au bénéfice de pays étrangers, parfois sans même qu'ils l'aient demandé. Il en utilisa un grand nombre pour se porter au secours de la Grèce. Il en livra à la Russie autant qu'il le put. Même à un moment aussi tardif que novembre 1941, lorsque la menace japonaise s'aggravait rapidement, il restait prêt à envoyer des avions à Tchang Kaï-chek en Chine, plutôt qu'au vice-maréchal de l'air Pulford en Malaisie. Dans une lettre au président Roosevelt au sujet de l'appel aux armes du generalissimo chinois, M. Churchill affirma :

J'ai reçu l'appel que Tchang Kaï-Chek nous a tous deux adressé pour demander une assistance aérienne. Vous savez comment nous sommes positionnés pour la force aérienne à Singapour. Néanmoins, je devrais être prêt à envoyer des pilotes et même des avions s'ils pouvaient arriver à temps. Ce dont nous avons besoin à présent est une dissuasion de la nature la plus générale et la plus formidable.

Il y en aura pour penser que les avions britanniques auraient constitué une dissuasion bien plus formidable s'ils avaient été aux mains des autorités britanniques du territoire malaisien britannique plutôt que brandis par les nationalistes chinois. Ils auraient sans aucun doute constitué une bien meilleure protection pour la Malaisie. M. Churchill a affirmé dans son livre⁷ que « *si les États-Unis n'entraient pas [en guerre, NdT] nous n'aurions aucun moyen de défendre les Indes néerlandaises orientales, ou d'ailleurs non plus*

6. Churchill, Vol III, p. 168.

7. Churchill, Vol III, p. 522.

notre Empire en Orient. » Mais nous disposions de moyens très importants dont il avait permis que nous nous démunissions.

Il n'y a qu'un seul domaine dans lequel le gouvernement britannique se montra fidèle à sa promesse, au-delà même de la parole donnée via les chefs d'État-major aux commandants de Malaisie. On leur affirma au mois d'avril 1941 qu'une flotte britannique pourrait ne pas parvenir à Singapour avant un délai de quatre-vingts jours, une fois la guerre éclatée. Une flotte britannique arriva à Singapour, et ceci, avant même l'éclatement du conflit. Mais de quoi était donc constituée cette flotte britannique ?

Chapitre 7

L'arrivée de la flotte de l'Est et l'invasion japonaise de la Malaisie

Le sentiment au sein du personnel maritime de l'Amirauté au cours des premiers mois de la guerre avait été qu'une grave agression menée par le Japon restait peu probable, tant que l'Allemagne et la Russie resteraient complices ; et durant une bonne partie de l'année 1941, aucune raison ne laissait à penser que cet état de fait n'allait pas se poursuivre indéfiniment.

Au mois de juin 1941, l'attaque allemande inattendue contre la Russie modifia évidemment les perspectives en extrême-Orient ; et dans les quelques jours qui suivirent cet événement de prime importance, le vice-chef d'État-major naval, le vice-amiral Sir Tom Phillips, avait lancé un examen de la formation d'une flotte orientale. Au mois d'août, le ministre de la défense entra dans le jeu. Dans une note à destination du premier Lord de l'Amirauté, il proposa qu'« *une force de faible taille mais très puissante et très rapide* » fût envoyée dans les eaux orientales pour agir comme moyen de

dissuasion face à une agression maritime japonaise. La force qu'il privilégiait à cet égard était constituée d'un ancien croiseur de combat, soit le *Repulse*, soit le *Renown*, le nouveau cuirassé *Duke of York* une fois qu'il serait prêt à prendre la mer (il était alors encore dans les dernières phases de construction), ainsi que l'un des porte-avions plus anciens. Le ministre affirma que le *Duke of York* pouvait se roder et se préparer au combat durant son trajet vers l'Orient.

Le premier Lord de l'Amirauté répondit en manifestant un désaccord d'importance. Il affirma que l'État-major maritime avait étudié cette question depuis un certain temps, et qu'il avait proposé d'assembler une force bien plus importante à l'Est de Suez. Cette force devait être composée du *Nelson*, du *Rodney*, et de quatre cuirassés de classe R, du croiseur de bataille *Renown* et de deux à trois porte-avions, indubitablement le *Hermes* et l'*Ark Royal*, et l'*Indomitable* « en urgence ». Les navires lourds *Nelson*, *Rodney*, *Renown* et tous les porte-avions devaient constituer une force de frappe, stationnée soit à *Trincomalee*, soit du côté Est de *Ceylan*, soit à Singapour, et les quatre cuirassés de classe R (le *Revenge*, le *Royal Sovereign*, le *Resolution* et le *Ramillies*) devaient être utilisés pour protéger les convois dans l'océan Indien, où ils seraient utiles à renforcer la force de frappe en cas de besoin. Le premier Lord de l'Amirauté n'appréciait pas l'idée d'envoyer l'un des derniers cuirassés, et surtout pas le *Duke of York*. Il pensait que leur meilleure place était à la maison, pour s'occuper du *Tirpitz*; et il indiqua qu'un navire ne pouvait pas se roder ou se préparer au combat durant son trajet vers l'Est, car ces opérations exigeaient des exercices sur cible, qui ne pouvaient être réalisés que là où se trouvaient des cibles.

Le ministre de la défense rejeta les arguments et propositions émis par le premier Lord de l'Amirauté, les décrivant comme intrinsèquement insensés. Du fait du vieillissement de la classe R des cuirassés, il les stigmatisa comme des « *navires cercueils* », quoique le *Repulse*, que le ministre désirait envoyer, fût presque du même

âge, moins bien armé, et bien plus faible en blindage. En fin de compte, le ministre répéta sa préférence pour une petite escadrille plutôt que pour une grande, en soutenant ce point par l'argument remarquable selon lequel cela allait être plus simple de garnir les navires choisis d'un équipage. Il l'emporta, et les propositions de l'Amirauté furent remises au placard. Les navires qui furent finalement choisis pour partir en Orient furent le cuirassé *Prince of Wales*, le croiseur de bataille *Repulse*, et le porte-avions *Indomitable*.

Le premier navire à lever l'ancre fut le *Repulse*, commandé par le capitaine *W.G. Tennant*, C.B., M.V.O¹. Cet officier avait été l'assistant naval du premier Lord de l'Amirauté au cours des premiers mois de guerre, mais au moment de la chute de la France, il s'était porté volontaire pour prendre le poste d'officier maritime en chef à Dunkerque, durant l'évacuation. Après une semaine à dix jours animés, lui et le brigadier *Beckwith-Smith* avaient été les deux dernières personnes à quitter le rivage après s'être assurés que personne d'autre n'avait été laissé en arrière.

De ce fait, le capitaine Tennant avait ensuite pris le commandement du *Repulse* au sein de la flotte de protection du Royaume-Uni à *Scapa*. Le navire avait pris part aux premières phases de la chasse au *Bismark*, mais le manque de carburant l'avait contraint à abandonner après quelques jours, et à se rendre à Terre-Neuve. Sur son chemin vers cette destination, il était tombé sur une très grosse tempête, et était parvenu au port en évitant la panne sèche de justesse.

Le *Repulse* rentra à *Scapa*, et au cours des mois de juin, juillet, et une partie du mois d'août, resta avec la flotte de protection du Royaume-Uni. Au cours du dernier mois, cependant, le capitaine Tennant fut appelé par le commandant en chef, et apprit ainsi qu'en raison des tensions croissantes avec le Japon, l'Amirauté avait

1. Devenu l'amiral Sir William Tennant, K.C.B, D.S.O., M.V.O.

décidé d'envoyer un navire capital dans l'océan Indien, et que le *Repulse* avait été choisi pour tenir ce rôle.

Le navire fit une brève escale au port, puis prit la mer avec un grand convoi vers le Cap. À cette époque, les sous-marins allemands n'étaient pas encore parvenus jusqu'à l'océan Indien, comme ils le firent par la suite, et l'état de paix perdurant avec le Japon, le *Repulse* jouit de mois d'octobre et de novembre agréables, allant de port en port en Afrique du Sud. À Durban, le capitaine Tennant ouït dire que le feld-maréchal Smuts était dans le voisinage, et lui envoya un message pour lui demander s'il accepterait une invitation à bord du *Repulse* pour prononcer un discours à l'équipage. Le feld-maréchal accepta. Il commença sur un ton léger, en affirmant aux hommes qu'ils devraient venir vivre en Afrique du Sud une fois la guerre terminée, qu'il décrivit comme un pays meilleur que l'Angleterre. Mais il poursuivit pour énoncer la remarque inquiétante, aussi malencontreuse que prophétique, selon laquelle un grand nombre des hommes à bord seraient morts avant la fin de la guerre. Par la suite, dans la cabine du capitaine, le feld-maréchal exprima son opinion, selon laquelle la guerre contre le Japon ne tarderait plus.

Durant la suite du mois d'octobre, le *Prince of Wales* quitta l'Angleterre pour suivre le *Repulse*. Il était commandé par le capitaine J.C. Leach, M.V.O., et il s'agissait du tout nouveau cuirassé, en service depuis quelques mois à peine. Ayant rallié la flotte au mois de mai 1941, il avait presque immédiatement levé l'ancre avec le détachement commandé par le vice-amiral L.E. Holland pour chercher le *Bismark*. Un combat s'était déroulé contre ce dernier, au cours duquel le *Prince of Wales* avait subi des dégâts, et au cours duquel ses machines de tourelles avaient montré de graves avaries. Après le combat, il retourna au chantier naval pour des réparations et des modifications de tourelles, et y resta plus de deux mois. Reprenant la mer au mois d'août, il se rendit à Scapa pour des exercices de « *rodage* » et des entraînements au tir. Il ne disposa pas du temps nécessaire pour ceux-ci avant de devoir ral-

lier la flotte au mois de mai, et repartir à la chasse au *Bismark* ; et bien sûr, il n'avait guère pu pratiquer ces activités au chantier naval. Cependant, cette période d'entraînement essentielle lui fut de nouveau refusée, et à la fin du mois d'août il lui fut enjoint de se dépêcher de partir pour Gibraltar pour prendre part à l'escorte d'un convoi malais qui devait traverser la Méditerranée. Une fois cette mission accomplie, il rentra au Royaume-Uni pour y prendre connaissance de nouvelles instructions : il devait désormais tenir lieu de vaisseau amiral pour l'amiral Sir Tom Phillips, nouveau commandant en chef de la flotte d'extrême-Orient.

Sir Tom, comme nous l'avons évoqué plus haut, venait d'occuper le poste de vice-chef de l'État-major maritime, une responsabilité impliquant le contact le plus étroit possible avec tous les aspects de la guerre maritime². Il s'agissait en outre d'un officier disposant d'un historique aussi long que brillant, ayant préalablement été directeur des plans à l'Amirauté, et avant cela principal officier d'État-major auprès du chef d'État-major de la flotte méditerranéenne, le commodore Dudley Pound. Dix années plus tard, le commodore, devenu l'amiral Sir Dudley Pound, et nommé premier Lord de l'Amirauté, prit avec lui Phillips à l'Amirauté pour qu'il fût le second membre de l'État-major maritime.

La flotte orientale de Sir Tom n'était pas encore unifiée. On trouvait quelques navires, mais guère, de classes plus petites, qui étaient déjà en extrême-Orient comme escadrille de Chine. Il y avait le *Repulse* dans l'océan Indien. Sir Tom lui-même avait désormais mis en mouvement le *Prince of Wales* ainsi que deux destroyers, l'*Electra* et l'*Express*. L'amiral voulait lui donner deux destroyers de plus, et demanda à Sir Andrew Cunningham, le commandant en chef de la Méditerranée, de transférer deux des siens au commandement de l'amiral Phillips. Il ne fallait pas trop s'attendre à voir Sir Andrew se séparer de deux de ses meilleurs navires. Le *Jupiter*

2. Il fut libéré par l'Amirauté le 21 octobre, quatre jours avant de partir sur le *Prince of Wales*.

et l'*Encounter*, qu'il fit transférer, n'étaient de fait pas en très bon état structurel. L'un d'entre eux avait un problème au niveau de ses réservoirs de carburant, si bien qu'une fois le plein fait, il gîtait d'environ dix degrés, puis revenait peu à peu à l'horizontalité à mesure que le carburant était consommé. L'autre avait des ondulations sur sa quille, après avoir par le passé raclé quelque fond marin. Ces deux navires devaient passer par le canal de Suez et rallier la bannière de Sir Tom Phillips dans l'océan Indien.

Nous avons fait mention de l'idée qui avait été émise de faire accompagner le *Prince of Wales* par l'*Indomitable* sur son chemin vers Singapour. Mais la Providence en décida autrement. L'*Indomitable*, un navire récent, avait été envoyé en Jamaïque pour y mener son entraînement essentiel dans la relative paix des Indes occidentales. Il connut là-bas la mésaventure de s'échouer alors qu'il essayait de rentrer au port. Il fallut le retenir à quai, si bien qu'il prit du retard et ne fut pas disponible pour rallier la force de Sir Phillips. À ce moment, le petit porte-avion *Hermes* était en poste dans l'océan Indien, et aurait pu facilement être transféré à la flotte de l'amiral Phillips alors qu'il faisait route vers Singapour. Mais aucun ordre ne fut émis en ce sens.

L'absence de porte-avion laissait les navires de Sir Tom Phillips dépendants de défenses anti-aériennes assurées par des chasseurs basés à terre, ou bien de leur propre armement anti-aérien. Celui-ci n'était guère efficace. Même si les entraînements avaient été réalisés dans les règles, et que les armements avaient été bien posés, ils étaient bien trop peu nombreux. On avait déjà compris au sein de la *Navy* que si l'on escomptait voir les navires de guerre se montrer efficaces en matière de feu anti-aérien, il leur faudrait quatre ou cinq fois plus de canons anti-aériens que ceux dont ils disposaient au moment de l'éclatement de la guerre. Et les équipages anti-aériens du *Prince of Wales* ou du *Repulse* n'étaient pas non plus bien entraînés. Ils n'auraient pu l'être : depuis longtemps ils n'avaient pas disposé des installations pour pratiquer des entraînements ; le *Repulse*, depuis son départ de l'Angleterre vers l'océan

Indien, et le *Prince of Wales*, du fait de son long voyage vers l'Est. Sauf à disposer d'un bon temps de respiration qui aurait pu être consacré à l'entraînement aux armes après avoir atteint Singapour, la flotte orientale allait en pratique dépendre entièrement d'une défense assurée par des chasseurs basés à terre.

Le 20 novembre, la presse signala que l'H.M.S. *Prince of Wales* avait récemment jeté l'ancre au Cap. Dix jours plus tôt, M. Churchill avait prononcé un discours à *Mansion House*, au cours duquel il avait annoncé que « *Nous nous sentons à présent assez forts pour fournir une puissante force navale de navires lourds, disposant de tous les vaisseaux auxiliaires nécessaires, en service dans les océans Indien et Pacifique.* »

La presse ne manqua pas de relier cette remarque avec l'apparition que fit ultérieurement le *Prince of Wales* au Cap. Cependant, M. Churchill était inexact en faisant référence aux « *vaisseaux auxiliaires nécessaires* » accompagnant la flotte sus-mentionnée. Les plus nécessaires de tous les vaisseaux auxiliaires étaient les porte-avions, et il n'y en avait aucun³.

Le cuirassé parvint à Colombo au cours de la dernière semaine du mois de novembre, où il embarqua un certain nombre de **canons Bofors** pour augmenter son niveau d'armement anti-aérien. Le *Repulse* venait de recevoir l'ordre de se rendre à Triconmalee, de l'autre côté de Ceylan, et ce fut là-bas que le capitaine Tennant reçut un signal affirmant que Sir Tom Phillips arrivait en avion depuis Singapour pour une conférence urgente. Le capitaine Tennant, le plus gradé des deux capitaines de navires, devait donc ramener l'escadrille à Singapour.

Le *Repulse* se porta à la rencontre des cinq autres navires (le *Jupiter* et l'*Encounter* étant désormais arrivés de Méditerranée) en mer, et les emmena vers **le détroit de Malacca**. Ils arrivèrent à la base navale le 2 décembre, et alors que les deux gros navires

3. Il est hors sujet de signaler ici que le terme « *auxiliaire* » ne soit pas adapté à qualifier les porte-avions.



FIGURE 7.1 – Le lieutenant-général A.E. Percival, officier commandant des forces terrestres en Malaisie

progressaient sur les eaux calmes de leur lieu d'amarrage, ils apportèrent un sentiment de confiance et de confort à tous ceux qui les virent progresser depuis le rivage, un sentiment qui fut partagé par l'ensemble de la colonie dès que la nouvelle fut connue à l'étranger. Parmi ceux qui regardaient l'entrée de la flotte orientale au



FIGURE 7.2 – Le vice-maréchal de l'air C.W. Pulford, officier commandant les forces maritimes de Malaisie

port se trouvait le général Percival. Bien qu'il ait étudié au *Naval Staff College* de Greenwich, le général se sentait préoccupé quant à l'absence de porte-avion au sein de cette flotte, il a fait état de son souvenir vivace, des années plus tard, « *de l'exaltation qui fut la nôtre alors que nous contemplâmes ces navires majestueux ou-*

vrant les eaux du détroit de Johor et venant à l'ancre. » Après vingt années de promesses distantes, des navires capitaux étaient enfin parvenus à Singapour. Certes, il n'y en avait que deux. Ce n'était pas la « *flotte principale* » qui avait figuré sur de si nombreuses notes d'État-major depuis 1921.

Il semble que l'on ait pensé en haut lieu que les mots pouvaient servir à compenser les faiblesses matérielles. L'Amirauté britannique moderne n'a pas de règle plus rigide en temps de guerre que celle du secret, le secret à tout prix, le secret souvent poussé à l'excès. Mais pas ici. Avant d'avoir quitté l'Angleterre, Sir Tom Phillips avait reçu pour instruction de donner le plus de publicité possible à son arrivée à Singapour. Aussi, la publicité ne manqua pas. Les journalistes locaux, qui à ce moment comprenaient de nombreux représentants de Londres et des États-Unis appâtés par les probabilités de problèmes en instance, furent rassemblés à bord du *Prince of Wales* et il leur fut servi tous les détails possibles. Plus efficace encore, la voix de M. Churchill qui, de Londres, traversa les airs pour annoncer au monde que le « *Prince of Wales et d'autres unités lourdes* » étaient arrivés en extrême-Orient.

Cette annonce, dont la forme ennuya beaucoup les officiers et les hommes du *Repulse*, n'était bien entendu pas tout à fait exacte⁴. Il n'y avait qu'une seule autre unité lourde. Si la suggestion qu'il en existait plus fut faite dans l'idée d'intimider le Japon, cela n'avait guère de chance de fonctionner, et ne fonctionna pas. La Malaisie regorgeait de Japonais, et les services de renseignements japonais connurent bientôt la composition des renforts maritimes britanniques⁵. La tromperie était donc une chose dangereuse à laquelle s'essayer, car si les Japonais devaient découvrir que le degré de force britannique était exagéré, ils pourraient en tirer des conclu-

4. Des rancunes si fortes montèrent entre les équipages de ces deux navires que les deux capitaines jugèrent nécessaire de faire des discours amers à leurs hommes.

5. Le général Percival fait mention dans son ouvrage d'un transmetteur sans fil japonais qui ne fut jamais découvert.

sions logiques. Un bluff qui se voit d'emblée est pire que pas de bluff du tout. La seule entité à pouvoir être trompée sans possibilité d'éclaircissement restait, bien entendu, le grand public britannique.

Les autorités de Malaisie firent de leur mieux pour poursuivre la politique du gouvernement de Londres. Le commandant en chef naval, [Sir Geoffrey Laydon](#), parla sur les ondes au peuple malais, en s'attardant sur les fortes améliorations de la situation de défense par suite de l'arrivée des cuirassés à Singapour. Le sentiment général de tension, de la possibilité d'un conflit contre le Japon, perdura néanmoins. La situation correspondait évidemment à celle d'une crise. Les Japonais, disposant en pratique du contrôle de l'Indo-Chine, étaient en mesure de frapper la Malaisie à la fois du Nord-Est et du Nord-Ouest. Depuis Siam, que les armées japonaises auraient pu traverser à tout moment en partant d'Indo-Chine, ils n'avaient qu'à descendre par l'isthme de Kra pour atteindre la frontière malaise. Le danger en provenance de cette direction avait été compris, et des plans avaient été établis pour le contrer. La péninsule malaise s'élargit en partant de l'île de Singapour au Nord jusqu'à proximité de la frontière du Siam, et à partir de là, elle commence à légèrement se contracter. Mais juste après la frontière, la terre se rétrécit fortement jusqu'à l'isthme de Kra, qui en certains endroits ne fait que 80 kms de large, à comparer avec les plus de 480 kms de la frontière. Pour la défense de la Malaisie par voie de terre, il serait donc très avantageux d'avancer en territoire du Siam afin d'avoir une ligne plus courte à tenir.

Les plans complets pour ce faire étaient prêts; et bien entendu plus les perspectives s'assombrèrent, plus le désir se fit jour de mettre ces plans en œuvre. Il avait cependant été décrété que la décision en appartenait au gouvernement de Londres, un veto étant imposé sur toute action indépendante par le commandant en chef en poste. Cette décision était tout à fait raisonnable. Une avancée dans le Siam aurait pu porter à de graves répercussions politiques. On aurait pu l'utiliser pour accuser la Grande-Bretagne de mener des actions d'agression, et l'utiliser comme excuse pour une contre-

action hostile menée par les Japonais. Pour les mêmes raisons, elle aurait également pu être utilisée aux États-Unis. Cependant, le 5 décembre, le commandant en chef de l'extrême-Orient fut informé par Londres qu'il pouvait donner lui-même l'ordre de l'opération s'il disposait d'informations indiquant l'avancée d'une expédition japonaise présentant l'intention apparente de débarquer dans le Siam du Sud, ou si les Japonais violaient effectivement le territoire du Siam. On lui avait auparavant bien expliqué en quoi une avancée dans le territoire du Siam impliquerait une guerre contre le Japon, et que décider d'avancer porterait à des conséquences très importantes. La déclaration de la guerre ou sa provocation sont une fonction politique, et non militaire, et en temps de paix, le parlement britannique est toujours prompt à affirmer aux officiers des services armés que les décisions politiques ne sont pas de leur ressort. Il peut donc facilement être quelque peu effrayant pour un officier de disposer de la responsabilité politique suprême de provoquer une guerre poussée vers lui à un moment de crise internationale aiguë. On ne sait pas bien pourquoi M. [Duff Cooper](#) ne fut pas investi de cette décision. Il était arrivé à Singapour quelques semaines plus tôt en tant que représentant du cabinet en extrême-Orient ; et à ce titre, on aurait pu penser que la question politique consistant à prendre le risque d'une guerre en avançant dans le territoire du Siam aurait pu relever de ses fonctions. Mais cette décision vitale fut remise entre les mains du commandant en chef.

À leur arrivée à Singapour, le *Prince of Wales* se rangea le long du quai pour ajuster ses canons Bofors, et le *Jupiter* et l'*Encounter* furent mis en maintenance pour réparer leurs plus importants défauts. Dans le même temps, le *Repulse* fut envoyé vers le Sud pour une brève mission d'entraînement.

L'amiral Sir Tom Phillips eut évidemment beaucoup à discuter avec l'amiral Sir Geoffrey Layton lors de leur rencontre à Singapour. Sir Tom ne fit pas mystère de son relatif mécontentement quant à l'état de sa flotte, qui n'avait toujours pas reçu d'entraînement à combattre comme force combinée. Il ne fit pas non plus

mystère de ses doutes quant à la puissance de cette flotte. De fait, à peine était-il parvenu à Singapour qu'il envoya un signal à l'Amirauté pour demander que les cuirassés *Revenge* et *Royal Sovereign*, en mission de convoi à proximité ou à l'intérieur de l'océan Indien, fussent envoyés à Singapour dès que le second le pourrait, soit aux alentours du 20 décembre. Il voulait également que fussent dépêchés vers l'Orient le *Ramillies* et le *Resolution*, qui étaient encore en Angleterre. Soit l'opposition initiale de M. Churchill à l'envoi de ces navires vers Singapour, du fait de leur âge et de la complexité de la tâche consistant à leur trouver un équipage, avait été surmontée, soit Sir Tom Phillips pensait qu'un appel à l'exécutif pour demander l'envoi de ces navires vers Singapour serait plus efficace qu'un document écrit à l'État-major de Whitehall, qu'il venait de laisser derrière lui il y a peu. Il demanda en outre que le cuirassé *Warspite* qui devait transiter via Singapour sous peu sur un trajet reliant la côte Ouest des États-Unis vers la Méditerranée, fût retenu à Singapour une semaine durant⁶. Il était clair que l'amiral Phillips voulait récupérer une collection de cuirassés aussi vaste qu'il le pourrait ; de cela on peut déduire que le principe énoncé par M. Churchill à propos de la valeur d'une petite force de petits vaisseaux ne l'avait pas tout à fait convaincu.

Le 4 décembre, l'amiral prit l'avion pour Manille pour conférer avec l'amiral Hart, qui commandait la flotte Asiatique étasunienne. Le chef d'État-major de l'amiral Phillips, le contre-amiral Palliser, avait à ce moment-là pris pied à Singapour conformément aux intentions énoncées. L'officier d'État-major embarqué était le capitaine Ralph Edwards, qui devint plus tard directeur des opérations auprès de l'Amirauté, mais cet officier se rendait à Singapour de son côté, et n'y était pas encore parvenu. L'officier d'État-major le plus gradé à bord du vaisseau amiral était donc le capitaine L.H.

6. Pearl Harbor eut lieu avant que ce navire quittât les États-Unis. Il dut par conséquent traverser l'Atlantique à la place du Pacifique, et ne se rendit pas en Méditerranée

Bell, capitaine de la flotte. L'amiral Phillips n'avait à ce stade pas encore pris le commandement de la région d'extrême-Orient, qui restait encore sous la responsabilité de Sir Geoffrey Layton.

Des développements d'une importance primordiale se produisirent durant l'absence de Sir Tom Phillips. Vers midi, le 6 décembre, un bateau volant de la *Royal Air Force* fut observé, juste à l'Est de cap Camo, la pointe la plus au Sud de l'Indo-Chine, deux convois escortés navigant vers l'Ouest. L'un d'entre eux était constitué de vingt-deux navires marchands protégés par un cuirassé, cinq croiseurs, et sept destroyers ; et l'autre, composé de vingt-et-un navires marchands avec deux croiseurs et sept destroyers. Un peu plus tard, une autre observation fut constatée, faisant état d'un petit convoi d'un seul croiseur et trois navires marchands à l'Ouest de cap Camo, faisant route vers le Nord-Ouest.

Que fallait-il faire de ces informations formidables ? Il était évident que les convois aperçus étaient des convois militaires japonais. Ils n'auraient pas pu être d'une autre nationalité, et ils n'auraient pas été protégés par une escorte navale aussi forte s'il ne s'était pas agi de transports de troupes. Le point vital était : quelle était leur destination ?

Deux possibilités se présentaient. Ils pouvaient être destinés à une attaque immédiate contre la Malaisie, ou ils pouvaient se préparer à un débarquement à Siam en vue de prendre le contrôle militaire de ce pays. L'importante escorte maritime, en soulignant la nécessité de protection contre une attaque maritime, faisait penser à une attaque contre la Malaisie. Le Siam n'avait pas de marine à proprement parler, certainement pas des forces contre lesquelles il aurait fallu déployer une escorte de cuirassés et de croiseurs blindés. En outre, si les Japonais désiraient occuper le Siam, ils pouvaient le faire en traversant la frontière terrestre entre ce pays et l'Indo-Chine, sans avoir à gérer la lourdeur d'une expédition maritime. Le seul indicateur observable en faveur d'une expédition à destination du Siam était le fait que le convoi le plus à l'Ouest avait bifurqué vers le Nord-Ouest en contournant le cap Camo, ce qui l'écartait

du chemin de la Malaisie. Mais cela aurait bien entendu pu être une fausse trajectoire, destinée à tromper les observateurs aériens et à être corrigée une fois la nuit tombée.

Néanmoins, une conférence entre Sir Robert Brooke-Popham et les amiraux Layton et Palliser déboucha sur une conclusion que les observations de convois indiquaient une action contre le Siam, et non contre la Malaisie. Sir Robert décida donc que le temps n'était pas encore venu d'user de sa possibilité d'avancer vers une ligne de défense plus réduite dans l'isthme de Kra, au vu des résultats politiques adverses sur lesquels une action prématurée aurait pu déboucher. Il est également possible qu'il fût influencé en cela par les fortes pressions exercées à l'époque par Sir Josiah Crosby, le représentant au Siam. Sir Josiah affirmait bien connaître les Siamois, et il est vrai que tel était le cas. Il insistait sur le fait qu'ils étaient pro-britanniques et anti-japonais. S'ils pouvaient en décider seuls, il était certain qu'ils se soulèveraient contre une invasion japonaise de leur pays. Mais pour que cela se produisît, il était essentiel qu'ils fussent en capacité d'en décider en toute autonomie. Si les Britanniques bougeaient les premiers, cela placerait les Siamois dans une position fort embarrassante, et ils pourraient se sentir contraints, afin de préserver leur statut en matière de droit international, de se retourner contre leurs amis britanniques.

Il existait bien entendu une autre ligne de conduite possible pour répondre à la situation qui s'était présentée. Il s'agissait d'envoyer la flotte orientale nouvellement arrivée pour qu'elle trouvât les convois signalés, gardât un œil sur eux, et les attaquât s'ils faisaient montre de la moindre intention hostile. Il s'agissait certes du traitement approprié auquel soumettre une force maritime suspecte d'entretenir des desseins agressifs. Un seul cuirassé d'escorte avait été signalé⁷ si bien que la flotte orientale devrait être en position avantageuse, à ce qu'il semblait sur le moment, pour s'occuper des convois signalés. Mais la force de surface ne suffisait pas. Suivre les

7. Il y en avait en réalité deux sur la zone.

convois impliquait de s'exposer à une attaque aérienne si les Japonais étaient sérieux, et c'est là que l'absence d'un porte-avions devenait vraiment gênante ; car les *Brewster Buffaloes* de la *Royal Air Force* n'auraient pas pu assurer une couverture de chasseurs assez loin en mer pour qu'une stratégie consistant à coller au train du convoi pût être appliquée. Le fait que le nouveau commandant en chef se trouvait aux Philippines à ce moment critique ne contribua pas non plus à améliorer la situation.

En l'état, le meilleur expédient était en pratique de maintenir un contact aérien avec les étranges convois, afin de pouvoir évaluer leur destination aussitôt que possible. Mais, par malheur, ce contact ne put être maintenu. On trouve certes des similitudes remarquables entre les événements qui ont suivi le premier aperçu des convois japonais, et les premières étapes de l'échappée du cuirassé allemand *Bismarck* sept mois plus tôt. Un avion de reconnaissance de la *Royal Air Force* aperçut le *Bismarck* aux environs de midi le 21 mai. Ensuite, trente-six heures durant, on n'en eut plus aucune nouvelle, jusqu'à ce qu'un second rapport d'observation aérienne fût transmis vers 20h00 le lendemain. Les convois japonais au large de l'Indo-Chine furent également observés aux environs de midi le premier jour, et là également, trente heures s'écoulèrent en silence avant qu'un autre rapport fût transmis aux environs de 20h00. Comme pour la flotte britannique qui se trouvait en attente à Scapa sept mois plus tôt, la tension parmi les officiers supérieurs à Singapour augmenta. Le mauvais temps était en cause dans la lenteur de la réception de nouvelles informations en provenance de la Mer du Nord. La situation était comparable au large de la Malaisie, les conditions météorologiques dans la région située à l'Est de la Malaisie et en Mer du Nord étant très similaires. Il est cependant possible que l'un des avions de reconnaissance, qui ne revint jamais, fût abattu par les Japonais. En tous cas, les autorités de Singapour furent laissées dans un état d'incertitude pénible une journée et demie durant.

Et lorsque les informations finirent par arriver, elles ne s'avé-

rèrent pas concluantes. On avait aperçu ce qui ressemblait à quatre destroyers japonais à environ soixante-dix miles de Singapour⁸, se dirigeant vers le Sud. Peut-être plus significatif était le fait qu'un avion de reconnaissance *Hudson* de la *Royal Air Force* essuya des coups de feu de la part d'un croiseur japonais. Dans la soirée (du 7 décembre), l'amiral Sir Tom Phillips fut de retour à Singapour après sa visite à Manille.

Lorsque le général Percival, qui était parti inspecter le pays, entendit parler des nouvelles observations concernant les Japonais, il acquit la conviction qu'une attaque sur la Malaisie était imminente. Dans ce cas, que fallait-il décider au sujet d'une avancée dans l'isthme de Kra, s'il pouvait obtenir la permission de l'initier ? Mais en envisageant cela, il parvint à la conclusion qu'il n'avait plus le temps de se lancer dans cette action. Il calcula que si les Japonais devaient débarquer, ils procéderaient à partir de minuit. Les soldats britanniques, s'ils partaient immédiatement, ne pourraient pas se trouver en position sur l'isthme avant 14h00 le lendemain. La poussée en avant qui avait été considérée la veille comme indésirable pour des raisons politiques avait été trop retardée pour rester efficace, et le général Percival fit part de son opinion à cet égard par téléphone au quartier général.

Au cours des premières heures du matin, les derniers doutes furent levés. Des messages indiquèrent que les Japonais débarquaient à l'opposé de l'aérodrome de la *Royal Air Force* à *Kota Bharu*, au Nord-Est de la Malaisie. Deux ou trois heures plus tard, alors que l'obscurité régnait encore, des bombes tombèrent sur Singapour-ville. De manière quasiment simultanée, des avions japonais descendirent en piqué sur la base maritime étasunienne de Pearl Harbor, bombardant et torpillant les cuirassés qui y étaient au mouillage ; et après qu'ils furent repartis, c'est presque toute la flotte étasunienne du Pacifique qui était devenue inutilisable.

Après la première guerre mondiale, on trouvait de nombreuses

8. Voir la carte 8.1 en p. 149

personnes en Angleterre pour insister sur l'idée que si le pays avait seulement clairement énoncé son intention de soutenir la France contre l'Allemagne, l'Allemagne ne serait pas entrée en guerre. Lorsque la guerre sembla de nouveau possible après 1937, les mêmes s'agitèrent de nouveau pour que la Grande-Bretagne s'engageât par avance ; et le gouvernement, sans aucun doute par suite des pressions qu'ils exercèrent, accorda des garanties à divers pays d'Europe et notamment à la Pologne, qui présentait toutes probabilités d'entrer en conflit avec l'Allemagne. On trouvait toutefois également en Grande-Bretagne, et pas en petit nombre, ceux qui se montraient consternés par une garantie donnée à un pays que la Grande-Bretagne serait de toute évidence incapable d'aider si elle se faisait attaquer, comme le prouvèrent les événements. Cependant, le gouvernement britannique ne se préoccupa pas de stratégie, mais de gestes politiques en vue d'« arrêter Hitler ». À ce moment, le secrétaire aux affaires étrangères prononça un avertissement solennel au chef d'État allemand. « *Stop* », dit-il, « *obstacle droit devant* » ; à peu près dans le même temps qu'il affirmait que la *Navy* britannique était au-delà de tout défi. Mais Hitler ne se laissa pas impressionner par les menaces britanniques. Pour clairement que la Grande-Bretagne exposât ses intentions, il put ne pas percevoir du tout qu'elle représentait un danger. En scellant un pacte avec la Russie, lui-même et Staline marchèrent sur la Pologne depuis les deux frontières opposées, et la garantie britannique partit en fumée en même temps que Varsovie. Au milieu de l'année 1940, il ne faisait aucun doute que quiconque recherchant des dangers ne porterait pas son regard vers le côté Nord de la Manche.

Cependant, deux années plus tard, le gouvernement britannique s'essaya de nouveau à l'intimidation dans le but de dissuader une nation inamicale d'entreprendre des actions hostiles. M. Churchill énonça de manière extrêmement claire la position de son pays vis-à-vis du Japon. Il énonça publiquement lors de son discours de Mansion House le 10 novembre 1941, que s'il s'en prenait aux États-Unis, la Grande-Bretagne rallierait ces derniers « *dans l'heure* ».

Pour le Japon, la perspective de se trouver confronté à une combinaison entre la Grande-Bretagne et les États-Unis était la plus effrayante qui pût être. Au cours de ce qui constituerait fondamentalement une guerre maritime, la marine japonaise serait confrontée aux deux plus importantes puissances maritimes du monde. Certes, les Britanniques étaient déjà engagés ailleurs, et ne pourraient pas déployer l'ensemble de leur puissance navale dans le Pacifique. Mais avec les moyens qu'ils seraient sans doute en mesure de déployer en Orient, les marines britannique et étasunienne promettaient de disposer d'une force au moins double de celle du Japon. Si la politique consistant à « *s'assurer que sa position est claire* » devait jamais constituer une manière efficace de maintenir une nation encline à la guerre du côté de la paix, elle aurait sans aucun doute dû fonctionner vis-à-vis du Japon en 1941. Mais elle échoua. La conclusion évidente est qu'il est tout aussi efficace de conserver sa liberté d'action, comme en 1914, que d'émettre des menaces et avertissements publics, et que conserver sa liberté d'action permet d'éviter de passer pour un imbécile.

L'hypothèse naturelle est de penser que le désir de M. Churchill, en avertissant aussi énergiquement et directement le Japon, était de maintenir ce pays hors de la guerre. À tout le moins, il exprima par la suite sa surprise face à la chambre des Communes, quant au fait que le Japon avait témérement ignoré tous les signaux internationaux de danger. Mais en ce cas, il est plutôt troublant de lire que les plus hautes autorités étasuniennes s'employaient activement à pousser le Japon à la guerre. M. Stimson a gardé trace d'une réunion du cabinet étasunien au mois de novembre 1941, dirigé par le président en personne, et selon laquelle « *la question à laquelle le cabinet était confronté était de savoir comment nous devons manœuvrer les Japonais pour les amener à tirer les premiers, sans trop nous placer en position de danger*⁹. »

9. *President Roosevelt and the Coming of the War*, par le professeur Charles Beard (Yale University Press).

M. Churchill fut-il maintenu dans l'ignorance quant à cette intention secrète du président Roosevelt ? Si tel fut le cas, il fut traité avec bien peu d'égards, et son pays avec lui, par des hommes pour lesquels il s'était donné beaucoup de mal. Mais dans le cas contraire, pourquoi fit-il des déclarations calculées pour maintenir le Japon hors de la guerre, alors que la Maison-Blanche voulait que le Japon entrât en guerre ? Se peut-il que la menace retentissante selon laquelle la Grande-Bretagne serait du côté des États-Unis « *dans l'heure* » ne constituait pas un avertissement aux Japonais, mais plutôt un encouragement au président et au département d'État étasuniens ? Nous savons désormais, de la part même de M. Churchill, qu'il espérait l'entrée en guerre des États-Unis et priait pour cela. Si le président œuvrait pour la guerre contre le Japon, et que M. Churchill savait ou croyait que tel était le cas, la déclaration selon laquelle la Grande-Bretagne serait de son côté dans l'heure peut fort bien être considérée comme une incitation pour qu'il persévère dans cette voie.

Il n'est pas facile, à la lecture de son livre, d'affirmer quels étaient exactement les sentiments de M. Churchill à ce sujet, car ses diverses références à ce sujet sont quelque peu incohérentes entre elles, pour ne pas dire contradictoires. Il montre que dans ses lettres officielles, il exprima souvent l'espoir que la guerre contre le Japon pourrait être évitée. Pourtant, ci et là, on tombe sur un passage indiquant que cet espoir était pour le moins mitigé. « Si une agression japonaise entraînait les États-Unis [dans la guerre] », remarque-t-il en page 522 du volume III, « *je serais satisfait qu'elle se produise* ¹⁰ ».

L'opprobre a été jeté sur le Japon pour ce que l'on a appelé sa trahison lors de l'attaque de Pearl Harbor sans déclaration de guerre préalable. Mais il est tout à fait contestable que le mot *trahison* soit légitime au vu de ces circonstances. Si le *Times* de 1904 avait eu raison d'affirmer que « *les cas où une déclaration*

10. Italique ajoutée par le présent auteur

de guerre formelle précède l'éclatement des hostilités ont été relativement rares dans l'histoire moderne »¹¹, l'action du Japon en 1941 peut difficilement être considérée comme une violation outragieuse des pratiques reconnues. En outre, au vu du comportement quasiment identique déjà manifesté par le Japon lorsqu'il avait été confronté à une situation similaire en 1904, les Étatsuniens ne pouvaient s'en prendre qu'à eux-mêmes pour avoir décidé de ne pas tenir compte de ce précédent.

On peut donc douter fortement du fait qu'ils n'en aient pas tenu compte. On dispose de tellement d'éléments indiquant des avertissements officiels aux commandants des services des armées étasuniens de se préparer à une attaque surprise qu'il est établi avec certitude qu'une telle attaque était bel et bien attendue. Par exemple, il y a l'« *avertissement de guerre* » de l'amiral Stark en date du 27 novembre, à destination de la Navy étasunienne, selon lequel « *une action agressive de la part du Japon est attendue au cours des tous prochains jours.* » En outre, l'observation des convois japonais au large de Camo le 6 décembre (soit presque deux jours avant l'attaque menée contre Pearl Harbor) fut connue de Manille le jour-même¹², et l'on peut penser qu'elle fut également connue de Washington. Les autorités étasuniennes devaient donc bien être conscientes que le Japon était sur le point d'agir, et prêt à attaquer quelque part. Il semble qu'il ne leur vint jamais à l'esprit que l'attaque pourrait frapper Pearl Harbor. Mais une erreur de calcul aussi grossière n'était pas le fait des Japonais, surtout après l'avertissement de la part de l'ambassadeur des États-Unis au Japon que cette même attaque faisait l'objet de rumeurs qui circulaient librement à Tokyo.

Nulle personne correctement informée ne peut croire aujourd'hui que le Japon commit une attaque infâme et inattendue contre les États-Unis. Non seulement ces derniers s'attendaient-ils à cette

11. Voir la note 4, chapitre premier,

12. Morison, Vol. III, p. 157.

attaque, mais ils la désiraient. Il ne fait aucun doute que le président Roosevelt voulait faire entrer son pays en guerre, mais se montrait, pour des raisons politiques, très soucieux de s'assurer que la première action hostile proviendrait de l'autre partie ; c'est la raison pour laquelle il émit des pressions de plus en plus importantes sur les Japonais, jusqu'à un point qu'aucune nation qui se respecte n'aurait pu tolérer sans recourir aux armes. Le président étasunien comptait sur l'attaque des États-Unis par le Japon. Comme l'a affirmé [M. Oliver Lyttelton](#) en 1944, alors qu'il était ministre de la production britannique, « *le Japon a été provoqué pour amener à attaquer à Pearl Harbor. Affirmer que les États-Unis furent contraints à la guerre constitue un travestissement de l'histoire.* »

Chapitre 8

Le désastre au large du Kuantan

Au cours de la fin de la nuit du 7 au 8 décembre, le sujet des débarquements japonais resta inévitablement obscur. Au lever du soleil, le 8, cependant, la reconnaissance aérienne montra que des débarquements étaient en cours à [Singora](#) et [Patani](#), sur la côte Est de l'isthme de Kra, ainsi qu'à [Kota Bharu](#). À Singora, il fut observé que les Japonais faisaient usage de l'aérodrome, avec un grand nombre d'appareils, dont de nombreux chasseurs, qui y avaient atterri.

Au fur et à mesure que la journée avançait, des rapports parvinrent au quartier-général aérien, faisant état, pour tous les terrains d'aviation du Nord, d'importantes attaques japonaises. La force aérienne ennemie se concentrait de toute évidence sur les forces aériennes britanniques, dans l'espoir de parvenir à paralyser d'emblée la défense aérienne de l'endroit. De nombreux combats aériens avaient lieu, au cours desquels les chasseurs britanniques étaient à la fois en sous-nombre et dépassés techniquement. Force fut de faire la désagréable découverte que l'aviation japo-

naise était bien meilleure que ce que quiconque avait prévu. Les Japonais disposaient d'avions de hautes performances, et savaient les piloter avec adresse et détermination. Contre les chasseurs japonais, les Brewster Buffaloes se trouvaient en infériorité absolue, et pour ne rien arranger, leurs mécanismes de tir faisaient montre de graves avaries. Des attaques de bombardiers répétées, soutenues par des chasseurs, arrivèrent en plusieurs vagues contre les terrains d'aviation britanniques. Ces attaques ennemies furent malheureusement largement couronnées de succès. Les défenses aériennes des aérodromes britanniques étaient rares, les systèmes d'avertissement par radar n'avaient pas encore été installés sur les aérodromes distants, et ils ne disposaient quasiment d'aucun canon anti-aérien. Ils se trouvaient par conséquent très vulnérables à toute attaque aérienne hostile, et de nombreux avions furent détruits au sol alors qu'ils faisaient le plein.

À l'exception près de Kota Bharu, l'armée n'avait pas encore pris contact avec l'ennemi. Les zones d'atterrissage à Singora et Patani étaient disposées en profondeur dans le territoire siamois, et comme l'avancée britannique planifiée en territoire du Siam n'avait pas été réalisée, les Japonais débarquaient désormais sur ces deux points sans rencontrer d'opposition. À 11h00, cependant, la frontière fut traversée pour prendre possession de certaines positions défensives situées sur le territoire du Siam. Si Sir Josiah Crosby avait pensé que la réticence britannique à violer la neutralité siamoise allait amener les Siamois à se lever contre l'agresseur japonais, il en fut pour ses frais. Ils ne tentèrent pas de s'attaquer aux Japonais. En revanche, ils opposèrent une résistance aigre et efficace à l'avancée britannique ; à tel point que les progrès sur le terrain étaient très lents.

À Kota Bharu, des combats violents faisaient rage. Le pays était difficile, coupé qu'il était par des rivières, des vasières et des marécages. Sur ce terrain déroutant, une lutte ardue s'était déroulée depuis minuit, opposant la [8^{ème} brigade d'infanterie indienne](#) et les envahisseurs, et les deux parties subirent de lourdes pertes.

Seules des informations vagues parvenaient à ce sujet à l'amiral Phillips au matin du 8 décembre, et avant qu'il pût se décider au sujet des actions à mener avec la flotte, il était naturel qu'il consultât les quartiers généraux des autres services armés, non seulement pour obtenir leurs dernières informations, mais également pour connaître leur avis sur le positionnement d'ensemble.

Par conséquent, après une brève réunion d'État-major tenue sur le vaisseau amiral, l'amiral se rendit avec son chef d'État-major au bureau du commandant en chef pour l'extrême-Orient (Sir Robert Brooke-Popham). Ils y passèrent plusieurs heures à consulter les rapports de situation et à discuter les plans d'action possibles pour la Navy. On comprenait désormais que le principal point de débarquement ennemi se trouvait à Singora, au Siam, et la discussion traita de l'opportunité d'y envoyer la flotte pour attaquer les transports japonais. L'un des points qui fut inévitablement soulevé à cet égard fut celui des opérations aériennes, et l'amiral Phillips formula ses prérequis temporaires à cet égard. En supposant que la flotte se mettrait en route dans la soirée, il arriva à la conclusion qu'il voudrait trois mesures de soutien aérien ; premièrement, une reconnaissance aérienne, à 100 miles sur l'avant de la flotte, le lendemain à l'aube (le 9), pendant que la flotte ferait marche le long des côtes vers Singora ; deuxièmement, une reconnaissance aérienne le long de la côte de Kota Bharu jusqu'après Singora, dès l'aube le 10, lorsque prendrait fin l'attaque contre la flotte de transport ennemie ; et troisièmement, une couverture aérienne assurée par des chasseurs survolant la flotte depuis le large de Singora du lever du jour jusqu'au 10. Cependant, rien de définitif ne fut décidé, et l'ensemble de la question de la coopération aérienne fut ajournée à une décision ultérieure, après que l'action générale à mener de la part de la Navy serait décidée.

Sir Tom Phillips retourna sur le *Prince of Wales*, et un signal fut envoyé aux officiers commandants de se rendre à son bord après le déjeuner. Lorsqu'ils furent rassemblés avec l'État-major de l'amiral dans la cabine de commandement, Sir Tom exposa à l'assemblée

les avantages et les inconvénients de cette expédition. L'objet principal de la flotte, affirma-t-il, était de maintenir les territoires britanniques d'Orient, et particulièrement la Malaisie, à l'abri d'une attaque maritime. C'était la principale raison pour laquelle les navires avaient été envoyés. Par conséquent, ils devaient s'ils le pouvaient, essayer de détruire la flotte de transport japonaise au large des plages du Nord.

Quels étaient les risques ? L'amiral n'était guère inquieté par les navires de surface ennemis. Pour autant qu'il pût en juger de par le contenu des rapports d'observation disponibles, il disposait de deux navires lourds et quatre destroyers contre un cuirassé, sept croiseurs, et vingt destroyers. Bien qu'il fût un peu court sur les catégories les plus petites, surtout si tous les navires ennemis étaient concentrés, sa supériorité de deux contre un en matière de navires lourds devrait être décisive.

Le danger induit par les attaques aériennes hostiles était plus difficile à estimer. On savait que les Japonais disposaient de bases aériennes en Indo-Chine, ce qui rendait possible des attaques aériennes massives. L'amiral ne pouvait pas encore affirmer la nature du soutien aérien dont la flotte pourrait disposer, mais il verrait le vice-maréchal de l'air dans l'après-midi.

L'amiral était aussi préoccupé par les sous-marins ennemis que par les possibles attaques aériennes, voire plus. Les Japonais ayant bénéficié de l'initiative en lançant l'invasion, il fallait s'attendre à ce qu'ils aient positionné un grand nombre de sous-marins au large de Kota Bharu et de Singora, et le long des routes probablement empruntées par les navires britanniques en provenance de Singapour vers le Nord-Ouest en vue d'empêcher les débarquements. Malheureusement, il n'y avait que quatre destroyers pour protéger le *Prince of Wales* et le *Repulse* de ce danger, et deux d'entre eux étaient anciens et mal équipés pour cette mission.

Tels étaient les principaux risques, et il ne s'agissait pas de les prendre à la légère. Longer la côte allait sans doute impliquer de se jeter sur un nid de frelons. Mais si la flotte de transport japo-

naïse pouvait être réduite à néant, sa destruction promettait de constituer un immense atout pour l'armée de défense à terre, et l'on pouvait penser qu'une telle action aurait pu faire échouer l'ensemble de l'invasion. D'autres tentatives pourraient suivre ; mais repousser la première aurait constitué un sévère revers pour les Japonais, et des renforts britanniques de toutes sortes auraient pu arriver avant qu'une seconde tentative fût tentée.

Lorsque l'amiral termina son exposé général de la situation, il fit une chose assez inhabituelle en ce genre de circonstance. Au lieu de faire état de ses propres préférences, il demanda aux officiers assemblés leur avis quant aux actions que la flotte devrait mener. Il leur dit de prendre en considération le fait qu'il ne fallait pas compter sur l'appui aérien, qui pourrait s'avérer indisponible.

Un long silence suivit, qui fut finalement rompu par Tennant, le capitaine du *Repulse*. La plupart des hommes présents appartenaient au *Prince of Wales*, et le capitaine Tennant estima qu'il fallait peut-être qu'une personne extérieure rompît la glace. Aussi prit-il la parole et affirma qu'il pensait que la flotte ne pouvait rien faire d'autre que tenter cette sortie et cibler les transports.

Cette première réponse ayant été obtenue, l'amiral reprit les choses en main et demanda à chaque officier, au tout à tour, d'énoncer son opinion. Nul ne fut en désaccord avec le capitaine Tennant. On ne sait pas ce que Sir Tom Phillips aurait dit s'ils s'étaient tous prononcés contre la sortie. Peut-être aurait-il outrepassé la majorité¹. Les choses étant ce qu'elles étaient, il exprima son accord, et donna des ordres pour l'embarquement.

Puis il fit part à l'assemblée d'une ébauche de ses intentions. Il se mettrait en marche le soir-même (le 8) et attaquerait aux premières lueurs du jour le 10, soit à Kota Bharu, soit à Singora, selon les indications données par la reconnaissance aérienne. D'autres détails

1. Il avait affirmé la veille au soir à l'amiral Layton qu'il comptait faire cette sortie.

seraient déterminés selon le degré d'aide aérienne qu'il pourrait obtenir en matière d'avions de reconnaissance et de chasseurs.

Ayant pris sa décision et ébauché son plan, l'amiral Phillips retourna à terre avec le contre-amiral Palliser, pour rencontrer l'officier commandant l'armée de l'air, et approfondir la question du soutien aérien. Le vice-maréchal de l'air était déjà au fait des trois pré-requis énoncés à titre provisoire lors de la conférence du matin tenue avec le commandant en chef de l'extrême-Orient. Il était donc désormais en mesure d'affirmer qu'il pouvait garantir une reconnaissance aérienne pour la journée du 9. Il était quelque peu dubitatif quant à la reconnaissance aérienne disponible pour le 10 ; et bien plus dubitatif quant à la disponibilité d'une couverture par avions de chasse. Dès l'après-midi du 8, le quartier général de l'armée de l'air savait que la situation aérienne dans le Nord était mauvaise, et le vice-maréchal de l'air comprenait qu'il pourrait se retrouver à faire atterrir les avions de chasse sur des aérodromes localisés très loin des combats. Si tel était le cas, le faible rayon d'action des Buffaloes allait sans doute les empêcher d'atteindre Singora, ou même Kota Bharu au-delà de très courtes périodes, à supposer qu'ils y parviennent. Le vice-maréchal de l'air venait d'apprendre l'évacuation de l'aérodrome de Kota Bharu, et voyant ses défenses aériennes s'effriter, il ne voulait pas promettre plus que ce qu'il pourrait fournir. Mais il déclara à l'amiral qu'il allait examiner ses ressources de nouveau, et lui donner plus tard une réponse ferme sur les deux points au sujet desquels il restait dubitatif. L'impression retenue par le contre-amiral Palliser à l'issue de cette conférence fut que les réponses données par le vice-maréchal de l'air étaient les réponses définitives, mais que ce dernier détestait devoir répondre par la négative à la demande de couverture aérienne formulée par l'amiral, et qu'il espérait, contre toute raison, que quelque changement providentiel de la situation aurait pu lui permettre de revenir sur son opinion négative à un moment ultérieur de la journée.

Sir Tom Phillips retourna à bord du navire amiral au moment

où les préparations finales en vue de prendre la mer étaient menées. Parmi ceux qui l'attendaient à bord sur la passerelle se trouvait le capitaine Bell, capitaine de la flotte, et l'amiral lui donna pour instruction de le rejoindre dans sa cabine. Une fois qu'ils y furent, l'amiral lui relata sa réunion avec le vice-maréchal de l'air, et lui fit part de son sentiment désagréable à ce sujet. « *Je ne suis pas certain* », dit-il à Bell, « *que Pulford comprenne l'importance que j'attache à une couverture aérienne par des chasseurs au-dessus de Singora. Je vais donc lui envoyer une lettre pour souligner de nouveau ce point, et pour lui demander de me laisser savoir dès que possible ce qu'il peut assurer avec certitude.* » L'amiral rédigea une lettre suivant cette ligne, et la remit à Bell, qui la porta sur le pont, et la remit au chauffeur du chef d'État-major qui était sur l'embarcadère. Une fois qu'il fut revenu à bord, la passerelle d'accès au navire fut relevée, et les amarres du *Prince of Wales* furent larguées.

Le soleil se couchait au moment où les navires quittèrent le mouillage. Le navire amiral *Prince of Wales* ouvrait la voie, suivi par le *Repulse* et l'*Electra*, le *Vampire* et le *Tenedos* aux postes de destroyers de contrôle. Au moment où ils passaient devant la station de signaux de Changi, à l'entrée du port, un message du vice-maréchal de l'air à destination de l'amiral fut reçu à bord. Il disait : « *Regrets mais la protection par chasseurs sera impossible.* » L'amiral haussa les épaules. « *Eh bien, nous devons faire sans.* »

La flotte s'engagea pour contourner les îles *Anamba*, supposant que des champs de mines ennemis avaient pu être placés entre celles-ci et la côte de Malaisie. Aux environs d'1h30 du matin, le contre-amiral Pallister envoya un message de confirmation au sujet de la couverture aérienne. Il affirmait que cette couverture par chasseurs ne serait pas disponible. Comme le vice-maréchal de l'air l'avait craint, l'offensive aérienne japonaise contre les aérodromes britanniques du Nord avait connu un tel succès qu'il avait fallu les évacuer, et leurs avions avaient été transférés vers d'autres aérodromes plus au Sud. De fait, pour ce qui concernait les chasseurs,

ils semblaient avoir battu retraite jusque l'île de Singapour, apparemment sur ordre de Sir Robert Brooke-Popham, afin de les avoir sous la main pour parer à un raid sur Singapour-ville.

Ayant été mis au courant que la couverture par chasseurs aériens pourrait lui être refusée, l'amiral Sir Tom Phillips était déjà acquis à l'idée que, s'il ne pouvait pas disposer de cette couverture au large de Singora, une condition était essentielle pour qu'il pût procéder à cette opération. Il lui fallait pouvoir compter sur l'effet de surprise. Si les Japonais étaient avertis ne fût-ce que quelques heures avant son arrivée, leurs transports auraient eu le temps de lever l'ancre et de se disperser temporairement, cependant que leurs forces armées aériennes, de surface et sous-marines pouvaient être organisées pour concentrer une frappe sur la flotte de l'Est. Sir Tom Phillips était prêt à courir des risques considérables afin de détruire les transports ennemis. Mais il lui fallait disposer d'une probabilité raisonnable que les transports seraient bien présents et prêts à être détruits à son arrivée. Courir ces risques pour trouver une proie envolée ne lui aurait servi à rien.

Pour s'assurer de l'effet de surprise, l'amiral espérait beaucoup sur le concours de la météo pour l'aider à rester à couvert jusqu'au moment de son attaque. Comme précédemment mentionné, les conditions dans cette région étaient souvent très semblables à celle que l'on rencontre en mer du Nord, où une visibilité limitée est l'usage. En prenant la route au coucher du soleil le 8 décembre, et en attaquant au lever du soleil le 10, il ne restait à l'ennemi que la journée du 9, du lever au coucher du soleil, pour observer la flotte ; et si la flotte optait pour une trajectoire insolite pour rallier sa destination, elle pourrait dérouter les avions de reconnaissance ennemis. Une fois passées les îles Anamba, la flotte tourna donc au Nord vers l'Indo-Chine au lieu de prendre une route, comme on aurait pu s'y attendre, dirigée vers la côte malaisienne. Cela impliquait de se rapprocher plus que nécessaire des aérodromes japonais, mais il avait été estimé que le risque en valait la chandelle, par rapport à la trajectoire plus orthodoxe longeant la côte de la

Malaisie. Naturellement, la grande question qui habitait l'esprit de chacun était de savoir s'ils seraient vus par l'aviation japonaise.

Juste avant 6h30 du matin, un étrange avion fit une apparition, mais au soulagement général, il fut reconnu comme hollandais. Les conditions météorologiques restaient heureusement favorables à la dissimulation. Comme on l'avait espéré, le temps était à la brume — parfois même au brouillard — le ciel était chargé de nuages bas, et l'on traversait de fréquentes bourrasques de pluie. Durant la plus grande partie de la journée, la flotte poursuivit au Nord sans apercevoir l'ennemi. Mais aux environs de 17h00, alors qu'il restait à peine une heure avant la tombée de la nuit, le ciel se leva subitement et trois avions apparurent. Examinés avec attention, on déterminait qu'ils étaient japonais, et ils rodèrent aux abords de la flotte jusqu'à la tombée de la nuit, puis décrochèrent.

La flotte avait donc été observée au dernier moment, juste avant que l'obscurité tombât et lui accordât sa protection. L'amiral Phillips fit rassembler son État-major, et les options possibles furent discutées. Après cette évidente détection réussie par l'aviation japonaise, il fallait bien accepter le fait que l'approche britannique vers Singora avait été signalée. En ce cas, était-il justifiable de poursuivre ? L'amiral avait dès le départ énoncé que l'effet de surprise était une condition nécessaire à l'attaque, et désormais il était raisonnablement certain que cet effet de surprise avait été perdu. Ne devaient-ils pas abandonner leur entreprise et rentrer à Singapour ? Il pensait qu'ils feraient mieux de le faire, mais qu'en pensaient les autres ? À l'exception d'un seul, chacun convint avec l'amiral qu'il valait mieux rebrousser chemin. La seule exception était le secrétaire de l'amiral, le trésorier-capitaine S.T. Beardsworth, qui était favorable à ce que la flotte poursuivît. Une fois aussi proches de l'objectif, c'était à ses yeux trop bête de ne pas tenter sa chance. Mais la majorité, qui lui était opposée, prévalut, et à 20h15, on changea de trajectoire, et mit le cap sur Singapour, à pleine vitesse. Après avoir fait demi-tour, le capitaine Tennant fit savoir à l'amiral que s'il pouvait exprimer son opinion, il pensait que celui-ci

avait pris la bonne décision.

Depuis la guerre, il a été exposé que les archives japonaises ne font état d'aucune transmission sur les ondes correspondant à l'un de ces appareils ; il existe donc bien un doute quant au fait que la présence des navires britanniques fût signalée. Le capitaine Tennant (désormais amiral) conserve cependant un net souvenir de son officier de transmission lui affirmant avoir détecté des signaux émis par les avions japonais à proximité.

En tous cas, la présence de la flotte avait déjà été signalée au quartier général japonais en Indo-Chine par une autre agence. Au milieu de l'après-midi, un sous-marin japonais avait observé le passage des navires britanniques et avait signalé leur position et leur trajectoire. La position donnée (7° N., 105° E.) était très imprécise, car elle était à 140 miles au N.N.O. de la position réelle, et faisait apparaître les Britanniques comme bien plus proches de la force d'invasion japonaise qu'en réalité.

Ce signalement provoqua un remue-ménage considérable au sein du quartier général japonais. Il y parvint aux environs de 16h00, au moment précis où la 22^{ème} flotille aérienne s'équipait en bombes pour attaquer Singapour. Des ordres furent immédiatement donnés pour remplacer le chargement des avions en bombes par des torpilles, mais le processus de remplacement durait environ deux heures, et ne se termina qu'après le coucher du soleil. Mais les autorités japonaises furent tellement alarmées par la menace qu'elles percevaient contre leurs transports d'invasion qu'une attaque aérienne de nuit fut décidée. Leur aviation, peut-être induite en erreur par la position erronée signalée pour les navires britanniques, et sans savoir qu'ils avaient fait demi-tour, ne les trouva pas.

Cependant, l'amiral Phillips progressait en avant toute vers le Sud au coeur des ténèbres. Il avait dû détacher le destroyer *Tenedos* à 18h30 pour qu'il retournât à Singapour du fait de son manque de carburant ; et il lui fit savoir, lorsqu'il quitta le convoi le matin suivant, une fois qu'il serait bien éloigné de la flotte, qu'il devait signaler au port que la flotte allait rentrer plus tôt que prévu.

À 23h00, un signal fut reçu de la part du contre-amiral Palliser à Singapour, donnant un sombre récit des faits du jour. Il faisait état de perte de terrain, et de l'évacuation des aérodromes du Nord, mentionnait les fortes concentrations de bombardiers japonais en Indo-Chine du Sud, et affirmait que le commandant en chef de l'extrême-Orient pensait à consacrer tous les efforts aériens à la défense de Singapour. Cette dernière information peut fort bien avoir amené l'amiral Phillips à supposer que le signal précédent émis par son chef d'État-Major, évoquant le fait que la couverture par chasseurs aériens n'était pas disponible, s'appliquait désormais à l'ensemble de la péninsule en plus qu'à Singora. Ce signal indiquait sans doute possible que la situation à terre était mauvaise.

Ce signal avait à peine été intégré qu'un autre signal arriva en provenance de l'amiral Palliser. Dans son bureau situé à la base navale, le chef d'État-major avait capturé les nombreuses rumeurs et alarmes qui accompagnent de manière inévitable une invasion hostile. Les rapports évoquant de récents débarquements étaient particulièrement fréquents une fois la nuit tombée, mais il était certain que nombre d'entre eux étaient faux, et qu'il fallait les traiter avec une réserve et un esprit critique avant d'en déduire des actions à mener. Désormais, Kuantan, sur la côte Est, était décrit comme scène d'un nouveau débarquement. Il s'agissait de l'un des rapports les plus crédibles. Kuantan était aux environs de la moitié de la côte Est, et disposait de l'un des meilleurs aérodromes de ce côté de la Malaisie. Cet aérodrome avait été lourdement bombardé quelques heures auparavant, au point que ses avions avaient été rappelés jusque Singapour ; et l'attaque aurait bien pu constituer le prélude à un débarquement. Une fois Kuantan entre leurs mains, les Japonais auraient disposé d'une excellente base aérienne à courte portée pour bombarder Singapour. Et Kuantan présentait une autre caractéristique qui la rendait attractive aux yeux des assaillants. C'est de cette ville que partait l'une des meilleures routes latérales, parmi les rares qui existaient, reliant la côte Ouest de la Malaisie, ce qui constituait aux yeux des Japonais une manière in-

téressante de menacer les principales communications britanniques reliant la péninsule aux lignes de combat. Il fallait donc considérer Kuantan comme un point probable ciblé pour une nouvelle tête de pont japonaise.

Néanmoins, le contre-amiral Palliser voulait s'assurer de la véracité de l'information avant d'envoyer un message. Il demanda donc au quartier-général de l'armée une confirmation du fait que le rapport était authentique. Après un délai, la réponse du quartier-général lui parvint. Ils affirmèrent avoir fait des recherches supplémentaires, et s'être assurés qu'il s'agissait bien d'un rapport digne de foi. Ils firent état de fusillades en cours. Le contre-amiral estima que cela suffisait, et transféra la nouvelle par radio au commandant en chef du *Prince of Wales*.

Sir Tom Phillips comprit immédiatement le sens de ce signal. Pour des raisons similaires à celles qui avaient influencé son chef d'État-major, il considérait Kuantan comme un lieu tout à fait naturel pour un débarquement. À ce moment-là, il se trouvait à quelque distance au Nord-Est de Kuantan, mais il décida d'examiner le rapport le lendemain matin. La trajectoire de la flotte fut modifiée en conséquence, et sa vitesse encore accélérée. Une fois de plus, l'amiral entretenait l'espoir de pouvoir surprendre l'adversaire, car les Japonais n'étaient pas censés savoir qu'il avait fait demi-tour une fois la nuit tombée.

Le soleil se leva à 6 heures, alors qu'ils se trouvaient à 60 miles de Kuantan, progressant vers le rivage à la vitesse de vingt-cinq nœuds. À 8 heures, la côte était en vue, mais on ne distinguait aux jumelles aucun navire de transport ennemi. Pour en avoir le cœur net, l'amiral ordonna au destroyer *Express* de s'y rendre et d'émettre un rapport. En moins d'une heure, le navire fut de retour, et indiqua que tout était calme à terre. Il était clair que le rapport

de débarquement avait été un faux².

Cependant, avant de reprendre sa route vers Singapour via les îles Anamba, l'amiral Phillips rechercha de petits navires, apparemment remorqués, qui avaient été observés à l'horizon alors que la flotte était à l'approche de Kuantan. Il était possible qu'il s'agisse d'embarcations d'invasion, et l'amiral pensa qu'il aimerait les voir de plus près avant de partir pour de bon. Mais les vaisseaux suspects ne furent plus observés, et d'autres événements se produisirent.

Vers 10 heures, un rapport parvint du destroyer *Tenedos* indiquant qu'il se faisait bombarder. Le navire, le lecteur s'en souviendra, avait été détaché de la flotte la veille au soir pour rentrer seul à Singapour du fait de sa faible autonomie en carburant. Il se trouvait à présent, à 10h00 le 10 décembre, à environ 140 miles au Sud des cuirassés. Comme il avait précédemment indiqué avoir été observé par un avion japonais, la nouvelle de son bombardement sembla relativement normale, et ne laissa pas à penser qu'un danger menaçait les cuirassés plus au Nord. Cependant, à 10h20, un avion de reconnaissance fut observé depuis le *Prince of Wales*.

L'attaque contre le *Tenedos* fut en fait un mauvais coup porté à la portion principale de la flotte. Celle-ci avait en effet été vue par un sous-marin japonais au cours de la nuit, et ce dernier avait signalé qu'elle se déplaçait vers le Sud et semblait rentrer à Singapour³. Le signal était parvenu à Saïgon à 3h15 du matin, et au lever du jour, les Japonais avaient envoyé neuf avions de reconnaissance pour déterminer la localisation de la flotte britannique. Ils furent suivis une heure plus tard par une force de frappe constituée de trente-quatre bombardiers et cinquante avions lance-

2. On peut expliquer que le contre-amiral Palliser ne fit pas état du fait qu'il s'agissait d'un faux par le fait que, dans la confusion du début de l'invasion, il ne le découvrit qu'après que le *Prince of Wales* et le *Repulse* eussent été coulés.

3. Il s'agissait d'un autre sous-marin que celui qui avait repéré la flotte l'après-midi précédente.

torpille. Quelques bombardiers furent détachés des autres, et ce furent eux qui bombardèrent le *Tenedos*.

L'amiral Phillips ne savait rien du du sous-marin sur son retour vers le Sud, et lorsque l'avion de reconnaissance fut aperçu, il supposa que plusieurs heures allaient s'écouler avant qu'une attaque pût se développer. Mais en réalité, la force de frappe ayant déjà décollé, l'attaque se produisit bien plus rapidement qu'il ne s'y était attendu. Quelques minutes après 11 heures, une formation d'avions en approche fut observée. On en comptait neuf, volant à environ 10 000 pieds; et à mesure qu'ils s'approchaient, on comprit qu'ils se dirigeaient vers le *Repulse*. Les deux navires lourds firent feu de leurs canons anti-aériens, et autour des bombardiers, le ciel commença à se consteller d'explosions. Mais en raison du manque d'entraînement, il faut reconnaître que les tirs furent mal ajustés.

Les bombardiers hostiles avaient adopté une bonne formation de vol. Du *Repulse*, on entendit bientôt le bruit des bombes en chute libre. Ce bruit alla rapidement croissant, et les hommes présents sur le pont eurent à peine le temps de comprendre que les bombes s'approchaient très rapidement que le navire fut secoué par d'importantes explosions ainsi que par les gerbes d'eau gigantesques des deux côtés du navire. Une fois les projections retombées, on constata que de la fumée émanait du milieu du navire, et un appel téléphonique fut passé sur l'un des téléphones de la passerelle. Il s'agissait du commandant Dendy, qui signala un impact de bombe sur le pont blindé positionné sous le hangar. Par chance, la bombe n'avait pas percé le blindage, ni provoqué de sérieux dégât.

Les officiers commandant les navires britanniques furent immédiatement frappés d'une idée. Quiconque avait affirmé, et cela comprenait les membres des services de renseignements, que les Japonais constituaient de piètres aviateurs avait complètement tort. Le feu qu'ils avaient reçu ne s'apparentait en rien à la manière italienne de pratiquer les bombardements; mais à quelque chose de bien plus formidable.

Après une trêve de vingt minutes environ, on constata l'ap-

proche d'une seconde formation, volant beaucoup plus bas que la première. Les nouveaux-venus ressemblaient davantage à des avions torpilleurs, et de fait c'est ce qu'ils étaient. Cette fois, les deux navires furent l'objet de leur attention. Le capitaine Tennant, commandant le *Repulse* maintint une trajectoire fixe jusqu'à ce que les attaquants eussent atteint la position de largage des torpilles, puis tourna complètement la barre. Il parvint ainsi, comme par lui espéré, à se positionner parallèlement aux torpilles, et put ainsi toutes les éviter. Par chance, on distinguait facilement les trajectoires des torpilles sur les eaux calmes⁴

Le *Prince of Wales* n'eut pas cette chance. Une forte détonation retentit par bâbord arrière, et depuis le *Repulse*, on vit une très haute colonne d'eau s'élever. On pense à présent que deux torpilles purent exploser en simultanément en des endroits très proches. Quoiqu'il en fût, l'effet fut prononcé. Le navire s'inclina rapidement de plus de 11°, sa vitesse chuta de près de 30 nœuds à moins de 20, et son gouvernail se mit à répondre de manière erratique. Pour compenser cette inclinaison, il fut ordonné de remplir des ballasts à tribord, ce qui fit reprendre au navire un ou deux degrés de gîte; mais vingt-cinq minutes plus tard, le côté bâbord du pont était sous l'eau, et la plupart des canons lourds anti-aériens s'étaient retrouvés hors d'usage du fait du gîte.

Trois quarts d'heure s'étaient alors écoulés depuis la première attaque menée par les bombardiers, et pour autant que le sût le capitaine Tennant, aucun signal n'avait été envoyé par le navire amiral pour prévenir les autorités de Singapour que la flotte subissait une attaque. Si le commandant en chef avait envoyé un tel signal, celui-ci aurait dû être interprété par le *Repulse*; mais rien de tel ne s'était produit. Perplexe, le capitaine Tennant ne pouvait que supposer qu'un facteur indéterminé avait empêché le navire

4. À la surprise de chacun, les avions japonais lâchèrent leurs torpilles depuis une hauteur de 300 à 400 pieds, au lieu de descendre à 20 ou 30 pieds, comme le voulait la pratique pour les avions britanniques. Néanmoins, les torpilles japonaises semblèrent bien réagir à un lâcher d'une telle hauteur.

amiral d'envoyer ce signal évidemment nécessaire. Il prit donc l'initiative de l'envoyer de lui-même à 11h50. Dix minutes plus tard, le message parvint au quartier général aérien de Singapour, et le vice-maréchal de l'air Pulford fit immédiatement décoller une escadrille de chasseurs en direction de la flotte. Dans les quelques minutes qui suivirent, ils avaient pris leur envol, et se dirigeaient aussi vite que possible vers Kuantan.

Le capitaine Tennant venait à peine d'envoyer le signal qu'une nouvelle attaque se développait, ciblant le *Repulse*. Comme la première, elle fut développée par des bombardiers depuis une haute altitude. Le *Repulse* faisait route à pleine puissance, et menait des manœuvres brusques. Malgré cela, les lâchers de bombes furent remarquablement précis ; et quoique le navire ne fût pas touché, toutes les bombes le frôlèrent.

À ce moment-là, les deux navires se retrouvaient à une certaine distance l'un de l'autre. Cependant, ayant remarqué que le *Prince of Wales* avait déployé un signal indiquant qu'il ne contrôlait plus sa trajectoire, le capitaine Tennant approcha le *Repulse* pour observer comment il s'en sortait, et déterminer s'il pouvait lui porter assistance. Constatant le gîte du *Prince of Wales*, il fit envoyer un message à l'amiral pour lui demander le niveau de dégâts subis par le navire, et pour s'enquérir de l'état de fonctionnement du système de transmission radio, pour le cas où l'amiral aurait quelque message urgent à envoyer que le *Repulse* aurait pu relayer. Mais aucune réponse ne fut émise, et presque immédiatement, une autre vague d'attaque ennemie fut en approche.

Comme les appareils volaient bas, on pouvait déduire qu'il s'agissait d'avions torpilleurs. On en compta huit ou dix, et ils passèrent à l'attaque de la manière la plus déterminée qui fût. Tout d'abord, ils arrivèrent tous ensemble par tribord avant. Une fois parvenus à une distance d'environ trois miles, une partie se sépara du reste, et passa côté bâbord comme pour attaquer le *Prince of Wales* par son flanc. Le premier groupe d'avions, du côté de la proue du *Repulse*, s'approcha jusqu'à un peu plus d'un mile, puis largua ses

torpilles. Il ne fut pas difficile de se positionner selon un angle parallèle. Il suffisait au *Repulse* de modifier légèrement sa trajectoire vers tribord. Mais c'était évidemment ce qu'attendaient les avions de l'autre côté. Au moment où ils se retrouvèrent par la proue côté bâbord du navire, ils virèrent soudainement sur l'aile et le visèrent avec leurs torpilles, cette fois par bâbord. Il s'agissait d'un plan d'attaque habile. Le *Repulse* n'aurait pas pu ajuster sa trajectoire pour se positionner de manière parallèle à la trajectoire de ces dernières torpilles, à supposer qu'il en eût le temps, sans exposer son côté tribord aux premières torpilles. Il était voué à être touché d'un côté ou de l'autre, et le capitaine Tennant décida qu'il pouvait tout aussi bien maintenir sa trajectoire courante. Par chance, le tir de torpilles lâchées côté bâbord n'avait pas été bien ajusté, mais l'une d'entre elle, provenant de cette direction, apparaissait à chacun comme vouée à toucher le navire ; et avec grand bruit, elle explosa derrière la cheminée. Le *Repulse* accusa bien le coup, resta sous contrôle et poursuivit sa course à une allure de vingt-cinq nœuds.

Une fois de plus, le *Prince of Wales* s'en sortit moins bien. Il avait lui aussi subi une attaque de la part d'autres avions, et du fait qu'il s'était trouvé ralenti et ingouvernable par la ou les première(s) torpille(s), il constituait une cible facile. Il fut touché trois ou quatre fois.

De nouveaux avions japonais surgirent presque sur-le-champ. Le lecteur se souviendra que sur la base du rapport émis par le sous-marin au cours de la nuit, une force importante avait été envoyée depuis Saïgon à peu près une heure après le lever du soleil. Cette force était organisée en vagues constituées de neuf appareils chacune, et elles passaient à l'attaque dès qu'elles arrivaient à proximité des navires.

Désormais, plusieurs vols semblaient arriver en même temps, et depuis plusieurs directions. Jusqu'à présent, le capitaine Tennant avait trouvé absorbant et plutôt fascinant le jeu constituant à déjouer les lâchers de torpilles japonaises. Mais cette fois-ci, les vagues d'attaque étaient trop nombreuses et trop rapprochées pour qu'il

pût se faufiler entre les torpilles. On voyait s'approcher les traînées de torpilles depuis plusieurs directions, et il n'y avait aucun espoir de les éviter toutes. Une torpille explosa à la poupe, juste au niveau de l'armurerie. De toute évidence, elle endommagea le gouvernail, car ensuite le navire ne répondit plus aux changements de directions impulsés par la barre. Trois autres explosions suivirent bientôt, deux d'un côté et une de l'autre.



FIGURE 8.1 – Carte de l'Indo-Chine, du Siam et de la Malaisie. La ligne en pointillés représente la trajectoire approximative de la flotte

De toute évidence, le *Repulse* était condamné. Il s'inclinait rapidement, et ralentissait. Aucun capitaine n'aime lancer l'ordre d'évacuer le navire, mais le capitaine Tennant était parvenu à la douloureuse conclusion que l'heure de donner cet ordre terrible était venue. Par chance, le système de haut-parleurs fonctionnait encore,

et il put servir à faire monter sur le pont tous les hommes qui étaient dessous, et à faire lancer par-dessus bord les radeaux de sauvetage *Carley*. Les hommes remontaient en file. Depuis le pont, on voyait le mieux ceux qui se rassemblaient sur le [pont de gaillard](#), s'agrippant aux bastingages du côté le plus haut du navire, dans l'attente de son ultime renversement. Le capitaine Tennant fit de nouveau usage des haut-parleurs. Il affirma à tous qu'ils avaient fait tout leur possible, les remercia pour leurs efforts, et leur souhaita bonne chance. Une minute ou deux après ces paroles, le navire chavira.

Alors que le vaisseau s'inclinait rapidement, le capitaine Tennant escalada la paroi du pont qui avait été verticale, et s'était mis à marcher en chancelant sur celle-ci lorsque la mer sembla jaillir et l'engloutit. Sans doute le navire se tourna-t-il juste au dessus-de lui, car tout devint obscur d'un seul coup, ce qui lui fit comprendre qu'il se trouvait déjà profondément sous la surface de l'eau. La partie défaitiste de l'esprit que chacun de nous entretient lui murmura que c'était la fin de toute chose, qu'il pouvait tout aussi bien inspirer l'eau à plein poumons et en finir. Mais une autre zone de son cerveau le fit réagir de manière opposée à ce conseil, et il décida de s'accrocher à la vie aussi longtemps qu'il le pourrait ; quoiqu'il se demandât s'il pourrait retenir son souffle assez longtemps pour remonter à la surface. Dans l'obscurité, il fut frappé par des morceaux de bois. Après une durée qui lui sembla très, très longue, les eaux commencèrent à laisser percer un peu de jour, et soudainement il se retrouva à la surface, dans une eau tourbillonnante, et par chance à proximité d'un radeau de sauvetage, dont les occupants le hissèrent à bord, toujours paré de son casque d'acier. Les destroyers *Vampire* et *Electra* s'approchaient pour embarquer les survivants, et ils se retrouvèrent bientôt à bord. Mais 427 officiers et hommes d'équipages disparurent.

Le *Prince of Wales* était encore en surface, mais il était gravement endommagé et se déplaçait à peine sur l'eau. Quelques minutes après que le *Repulse* fut par le fond, une nouvelle attaque fut lancée depuis une haute altitude par des bombardiers contre le

navire amiral. Malgré la nature facile de la cible qui s'offrait aux attaquants, une seule bombe l'atteignit, sans parvenir à percer le pont blindé. L'amiral Phillips n'avait jamais cru au potentiel des attaques d'altitude par bombardiers contre les navires, et les événements ne lui donnèrent pas tort. Cette forme d'attaque n'avait provoqué quasiment aucun dégât. Tous les dégâts avaient été provoqués par les avions torpilleurs. Ce furent eux qui coulèrent le *Repulse*, et de leur fait également, le *Prince of Wales* était sur le point de couler. Il était évident que le navire ne resterait plus très longtemps en surface. Le commandant en chef envoya un signal vers Singapour à 12h50, demandant que des remorqueurs fussent envoyés. Mais il ordonna également à l'*Express*, qui se trouvait à côté, d'embarquer les blessés. Les dernières frappes, en laissant entrer l'eau dans le navire par l'autre côté, avaient quasiment rétabli le gîte ; mais la poupe était sous l'eau, et il était inconcevable que le navire pût s'en sortir. À 13h20, le *Prince of Wales* chavira à son tour, et disparut par le fond. L'heure et la date, 13h20 le 10 décembre 1941, méritent d'être notés avec soin, car ce moment constitue un jalon dans l'histoire du peuple britannique, et également d'ailleurs dans celle du monde.

À peine le *Prince of Wales* avait-il coulé que les chasseurs qui avaient décollé de Singapour apparurent. Ils trouvèrent quelques avions d'observation japonais, qui décampèrent sur-le-champ, et les trois destroyers britanniques se mirent à récupérer les survivants à bord. Au total, 90 officiers et 1195 hommes, sur un total de 1612 hommes embarqués sur le navire amiral, furent sauvés. Mais ni l'amiral Sir Tom Phillips, ni le capitaine Leach ne figuraient parmi ceux-ci.

Chapitre 9

Enquête sur le désastre

La cause immédiate de la perte du *Prince of Wales* et du *Repulse* fut l'absence de couverture aérienne au-dessus des navires au large de Kuantan, chose elle-même causée par l'extrême carence en avions chasseurs au sein de l'*Air Force* britannique en Malaisie. Si le nombre d'appareils de cette sorte avait été suffisant pour répondre aux besoins de la défense malaisienne et s'ils avaient été d'un haut niveau de qualité, le récit de ces quelques jours d'invasion japonaise aurait assurément été tout autre. Avec un nombre suffisant de chasseurs pour garder l'île de Singapour et les aérodromes environnants au Nord, les Japonais n'auraient pas pu avancer au rythme où ils l'ont fait au Nord, les aérodromes malais des abords de la frontière auraient dû rester bien plus longtemps aux mains des Britanniques, l'aéroport de Kuantan n'aurait sans doute pas été évacué dès la première attaque, comme tel fut le cas, et l'amiral Phillips n'aurait pas eu à recevoir le message sinistre lui apprenant qu'il ne pourrait compter sur aucune couverture aérienne. On ne peut qu'émettre des conjectures quant à l'effet que ce message porta sur son mental. On peut cependant raisonnablement supposer que si l'amiral avait disposé de l'assurance que des chasseurs

resteraient de garde à Kota Bharu et à Kuantan et qu'il pourrait y faire appel, il n'aurait pas hésité à faire appel à leur assistance dès que nécessaire. Les choses furent qu'il avait exercé toutes les pressions possibles pour obtenir un soutien aérien au Nord avant de quitter le port, mais s'était vu répondre par deux fois qu'il ne pourrait pas en disposer; et le message qui suivit, affirmant que les chasseurs étaient en train d'être concentrés pour assurer la défense de Singapour, lui permit de conclure qu'aucune couverture aérienne d'aucune sorte ne serait disponible.

Pour cette raison, ou pour d'autres, l'amiral ne redemanda de couverture aérienne au matin du 10 décembre, lorsqu'il fut devenu probable — et qu'il s'avéra effectivement — qu'il subirait une attaque aérienne. Le premier avertissement au sujet de bombardiers hostiles présent aux abords de la flotte fut envoyé par le *Tenedos* à 10h00. Si l'amiral avait procédé à communiquer avec le quartier général aérien au moment initial où les bombardiers furent observés pour la première fois, des chasseurs auraient pu se trouver sur place avant le début de la première attaque de torpilles. Il est cependant concevable que, comme le *Tenedos* se trouvait très éloigné de ce bâtiment isolé par l'ennemi n'allait pas forcément déboucher sur une détection du reste de la flotte par l'ennemi, et qu'il préféra maintenir le silence radio afin de ne pas révéler la position de son navire amiral. On sait que l'amiral fut dès le départ extrêmement sensible aux dangers induits par l'utilisation des ondes radio. Ces dangers avaient un temps durant constitué une sorte d'obsession au sein de la *Navy* britannique.

Il est difficile de comprendre la raison pour laquelle l'amiral n'émit jamais de rapport d'attaque, ni quand un avion de reconnaissance ennemi fit son apparition au-dessus du gros de la flotte à 10h20, ni lorsque les attaques commencèrent juste après 11h00. On ne peut penser à aucune raison convaincante expliquant cette omission. Il existe une possibilité quel le message dont il put ordonner l'envoi à ce moment put se perdre par accident en cours

de transmission. On sait que la (ou les) première(s) torpille(s) qui frappa (frappèrent) le *Prince of Wales* provoqua (provoquèrent) l'inondation du poste de chiffrement des transmissions, par lequel transitaient tous les signaux. Il est facile de comprendre qu'un signal important aurait pu rester de côté au cours de l'évacuation précipitée de ce poste.

Il est tout à fait improbable que l'amiral n'ait pas évalué la nécessité d'envoyer ce signal. Il n'était pas seul sur le pont. D'autres officiers l'accompagnaient, dont le capitaine Leach ainsi que son propre officier de transmission, dont le devoir aurait été de rafraîchir si nécessaire la mémoire de l'amiral, si nécessaire, en rappel de la nécessité pressante d'émettre un signal de cette importance. Malheureusement, aucun de ces officiers n'a survécu au naufrage, aussi les discussions qu'ils purent avoir avec l'amiral au cours de ces dernières heures ne seront peut-être jamais connues¹. Mais la possibilité existe, et nous l'avons déjà évoquée, que les signaux précédemment émis depuis la terre aient conduit l'amiral à penser que tout message qu'il aurait pu envoyer l'aurait été en pure perte. Néanmoins, aucun doute n'existe quant à la désirabilité, de manière générale, de tenir le quartier général informé des attaques subies par la flotte.

De la même manière, il ne fait aucun doute quant au fait que l'amiral aurait dû faire état de son intention de retourner vers le Sud après avoir été détecté par l'aviation japonaise au soir du 9 décembre. Une fois que les avions d'observation vous ont détecté, le silence radio n'est plus d'une très grande importance², et il s'agis-

1. Le capitaine L.H. Bell, capitaine de la flotte, reçut pour ordre de descendre au [château](#) lorsque l'approche des premiers bombardiers fut détectée, pour éviter que tous les officiers de commandement fussent rassemblés en un seul endroit.

2. En l'occurrence, le silence radio continuait de présenter une certaine importance : position de la flotte, recalculée par triangulation sur la base des réceptions des ondes radios, aurait pu s'avérer plus précise que celle communiquée par l'avion, dont les propres positions pouvaient être passablement décalées.

sait d'une bonne opportunité d'informer la terre des directions probables à venir de la flotte. Il s'agissait de la dernière chance anodine pour l'amiral d'émettre un rapport radio avant l'aube le lendemain au plus tôt, car tout signal émis durant la nuit aurait trahi le changement de cap de la flotte vers le Sud une fois décrochés — on l'espérait — les appareils d'observation. Mais l'amiral Phillips ne saisit pas cette chance³.

On ne peut dire l'effet que l'annonce du retour de la flotte aurait pu avoir sur les dispositions aériennes du lendemain. Le vice-maréchal de l'air Pulford aurait pu ou non envoyer des chasseurs à l'aérodrome de Kuantan pour être à plus courte portée si la flotte avait soudainement eu besoin d'aide lors de son retour au port. Mais sans ces informations (à l'exception du très vague signal envoyé par le *Tenedos*), le quartier général aérien fut laissé dans l'inconnu quant à ce qui se produisait en mer. Nul ne fut plus affligé que le vice-maréchal de l'air, ancien officier de la marine et camarade d'enfance de plusieurs hommes qui venaient de perdre la vie. « *Mon Dieu* », dit-il au capitaine Tennant ce soir-là, « *j'espère que vous ne me tenez pas coupable de tout ceci. Je n'avais pas la moindre idée quant à votre position.* »

Depuis que la guerre est terminée, il a été suggéré par M. Churchill que l'amiral Phillips se croyait au large de Kuantan hors de portée des avions torpilleurs japonais, à tort, M. Churchill affirmant qu'il existait de très bonnes raisons pour que l'amiral pensât cela⁴. Ces raisons sont énoncées comme suit : « *la distance depuis les aérodromes de Saïgon jusqu'à Kuantan était de 400 miles, et à cette date aucune attaque menée par des avions torpilleurs n'avait jamais approché ce rayon d'action* ».

Mais pourquoi cela n'avait-il pas été le cas ? Parce que les bombardiers torpilleurs britanniques qui avaient mené ce genre d'at-

3. Mais il donna pour ordre au *Tenedos*, lorsque celui-ci se sépara de la flotte, d'informer Singapour le lendemain matin que la flotte allait avancer son retour

4. Churchill, Vol. III, p. 551.

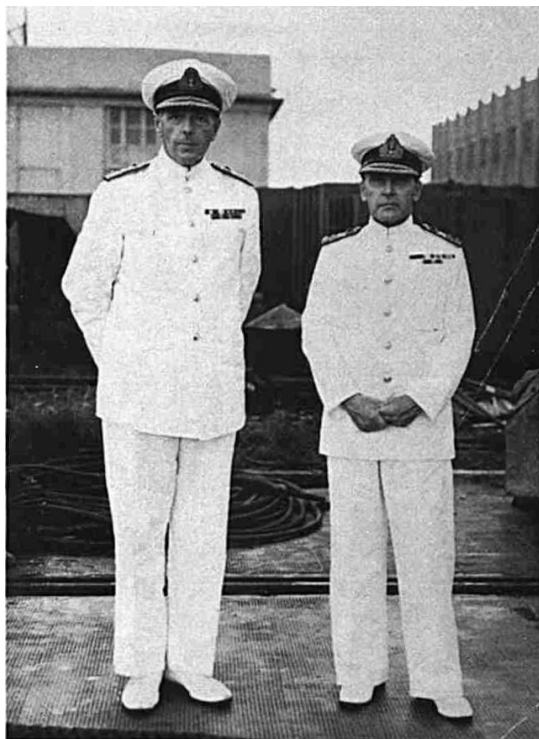


FIGURE 9.1 – L’amiral Sir Tom Phillips (à droite), commandant en chef de la flotte orientale, et le contre-amiral Arthur Palliser, son chef d’État-major, sur la base navale de Singapour

taque ne disposaient que d’un rayon d’action de 200 miles autour de leur base. Il est possible qu’un homme compétent comme l’amiral Phillips ait pu totalement se méprendre quant aux limites mécaniques des torpilles au cours de la phase précédente de la guerre, au point d’imaginer que des avions lance-torpille japonais présen-



FIGURE 9.2 – Le H.M.S. *Prince of Wales* en approche de la jetée de la base navale de Singapour

tant un rayon d'action connu de 500 miles ne pussent pas attaquer au-delà d'une portée de 200-300 ; cependant, cela semble assez peu probable. Mais s'il avait commis cette erreur, s'il pensait qu'une attaque aérienne par torpilles à plus de 400 miles de distance pouvait être écartée, pourquoi se serait-il montré aussi préoccupé quant à bénéficier d'une couverture aérienne au large de Singora, la distance pour y parvenir depuis Saïgon étant également supérieure à 400 miles ? Qui plus est, la distance entre Saïgon et Singora diffère de vingt ou trente miles de la distance séparant Saïgon de Kuantan, et il ne semble pas crédible de penser que cette petite différence aurait fait dans l'esprit de Sir Tom Phillips la différence entre un sens du danger aigü et une confortable immunité. Si l'amiral s'estimait moins exposé — au moins pour un temps — des avions lance torpilles ou de toute autre forme d'attaque aérienne au large de Kuantan qu'au large de Singora, il est sans doute plus raisonnable d'en conclure que c'est parce qu'il pensait que son apparition au large de Kuantan constituerait une surprise. Il ne savait pas qu'un sous-marin l'avait aperçu se dirigeant vers le Sud durant la nuit.

Les vérifications que l'amiral tint à faire aux abords de Kuantan ne l'approchèrent pas indûment des bases aériennes japonaises. Au contraire, sa trajectoire de la veille, en laissant à bâbord les îles Anamba, l'avait rapproché de ces bases davantage que s'il était simplement passé au large de Singora, qu'il estimait trop dangereuse à approcher. Par conséquent, il ne semble guère qu'il estimait se trouver de manière fiable hors de portée des appareils ennemis. On sait qu'il nourrissait beaucoup d'espoir quant aux conditions météorologiques ; que la pluie, la brume et les nuages bas le tinsent à l'abri des regards des avions d'observation. On peut bien sûr avancer que l'amiral Phillips, en prenant la mer sans disposer de toutes les assurances de soutien aérien, n'avait pas suffisamment tenu compte de la gravité d'une attaque aérienne. Il est également possible qu'il ait déterminé qu'au vu des circonstances propres à la situation, il devait prendre la mer quel que fût le risque. Tel avait en tous cas absolument été le sentiment partagé par les officiers dont il avait consulté les opinions lors de cette réunion tenue dans sa cabine le 8 décembre.

Si l'amiral Phillips commit une erreur en se portant à l'attaque comme il le fit, qu'aurait-il pu faire d'autre ? Il y en a eu pour avancer que (sans porte-avions et se voyant refusée l'assurance d'une couverture aérienne depuis la terre), il aurait dû battre en retraite jusque Ceylan pour y attendre l'arrivée de l'*Indomitable* qui était en retard. Une telle retraite était cependant très probablement hors de question. Depuis vingt ans, toutes les parties concernées, à Whitehall, dans les Dominions, et en Malaisie, savaient qu'en cas de menace, à l'encontre des territoires britanniques d'extrême-Orient, une flotte britannique se rendrait à Singapour et assurerait la protection nécessaire. Une telle menace s'était désormais levée, et une flotte britannique venait d'arriver à Singapour pour y faire face. Si cette flotte, à la première attaque, avait fait demi-tour et s'était repliée en sûreté dans l'océan Indien (ou dans les eaux australiennes), il est hautement probable que tous ceux qui le savaient en Malaisie se seraient sentis ignoblement abandonnés, et que les équipages

de ces navires se seraient considérés comme indélébilement déshonorés⁵. La position aurait été légèrement meilleure si les navires s'étaient arrêtés à Ceylan et n'avaient pas été envoyés vers l'avant jusqu'à recevoir les renforts : mais guère meilleure. Une attente forcée en arrière alors que Singapour était attaquée aurait exercé une pression considérable sur les équipages des navires, et aurait pu présenter des effets indésirables.

Depuis que les navires étaient parvenus à Singapour, l'inactivité en réponse à une attaque japonaise aurait été en pratique impensable. En l'état, percevait des signes de fébrilité se faisaient jour dans certains des mess d'officiers de la flotte d'Orient dans la matinée du 8 décembre, du fait que les navires étaient encore au port alors qu'un débarquement hostile était en cours. La flotte était presque tenue à mener une action offensive, et ce même si elle avait été envoyée à l'Est dans le plus grand secret. Mais la vague de publicité qui avait entouré son arrivée à Singapour avait rendu une telle action inévitable. Après toutes les émissions radio-phoniques, les articles de journaux, et les discours sur le *Prince of Wales* et les autres unités lourdes sortant rétablir la situation en extrême-Orient, la flotte n'aurait pu s'abstenir de toutes tentatives d'enrayer le débarquement japonais qu'au prix de devenir la risée du monde entier. On peut retirer une lueur de consolation du fait que Sit Tom Phillips ne ramena jamais ses navires à Singapour en devant réfléchir à la décision déchirante consistant à définir quelle devrait être son action suivante. Si des regrets doivent être émis, peut-être peuvent-ils consister à déplorer que l'opinion de son secrétaire ne fut pas suivie, quant à pousser jusqu'à Singora afin que, s'ils devaient être coulés, les navires pussent au moins ne pas sombrer seuls.

5. Néanmoins, le premier Lord de l'Amirauté, dans un memorandum adressé au ministre de la défense en date du 28 août 1941, affirma que si la guerre éclatait, l'escadrille qu'il proposait d'envoyer à Singapour (*Le Nelson*, le *Renown*, ainsi qu'un porte-avions) devait « se retirer à *Trincomalee* ».

M. Churchill fait mention dans son livre d'une idée différente quant à ce que la flotte aurait du faire. Il affirme que le *Prince of Wales* et le *Repulse* avaient été dépêchés en extrême-Orient « *pour exercer cette sorte de vague menace que les navires capitaux de la plus haute qualité, dont la localisation reste inconnue, peuvent imposer à tout calcul naval hostile.* » Il relate une réunion, « *relevant principalement de l'Amirauté* », dans le centre de crise de cabinet, au cours de la nuit du 9 décembre, au cours de laquelle « *tous les participants s'accordèrent* » sur l'idée que la bonne stratégie pour les deux navires était de disparaître au milieu des îles. M. Churchill ne dit pas quels officiers de l'Amirauté étaient présents, mais parmi ceux qui y figuraient le plus probablement, le premier Lors de l'Amirauté de l'époque est mort de nos jours, ainsi que l'assistant en chef de l'État-major naval. Cependant, le fait qu'il y ait eu un assentiment général lors d'une réunion « *relevant principalement de l'Amirauté* » quant à cette stratégie consistant à se cacher pour la flotte d'Orient amène à penser que ce plan mérite une considération attentive.

En essayant d'évaluer son contenu stratégique, le premier point sur lequel il faut être clair est l'objet principal de la flotte orientale, quant à se cacher au milieu des îles, ou non. S'agissait-il d'exercer une « *vague menace* » ? Non, car cela ne constitue pas un objet, mais un plan d'action (ou d'inaction). Il n'y a guère de place pour le doute quant à l'objet correct, car on y a déjà fait référence plus d'une fois. Telle qu'était la situation au 9 décembre, il s'agissait de la défaite de l'invasion maritime japonaise de la Malaisie. *Il s'agissait de l'une des principales raisons de l'existence de la Navy : protéger les territoires britanniques de toute attaque par la mer.*

Que pouvait faire la flotte orientale pour parvenir à cet objet ? De nouveau, comme précédemment mentionné, son plan d'action le plus prometteur à cette fin était de détruire les convois d'invasion japonais, de préférence avant qu'ils puissent atteindre leur zone de débarquement, ou faute de quoi, après cela.

Où pourrait-on trouver les convois japonais ? Il n'était pas né-

cessaire de se creuser la cervelle pour deviner le chemin qu'ils empruntaient. Ils allaient naturellement longer la côte d'Indo-Chine vers le Sud jusqu'au cap Camo, pour rester le plus près possible de leurs propres aérodromes. De cap Camo, ils prendraient la direction de Kota Bharu ou de Singora, soit par le chemin le plus court, soit en suivant un détour passant par le golfe de Siam pour plus de sûreté. Dans les deux cas, une couverture aérienne leur était acquise sur toute la route, si bien que toute flotte les attaquant fût exposée aux avions torpilleurs et aux attaques de bombardiers durant la journée, ainsi qu'aux attaques de sous-marins.

Pour assurer leur protection durant la nuit et en cas de mauvaises conditions météorologiques durant la journée, on pouvait s'attendre à ce que les Japonais aient préparé une forte escorte de surface, de l'ordre de trois cuirassés, ou bien deux cuirassés accompagnés d'un porte-avions, ou quoi qu'il en fût d'une force raisonnablement supérieure à celle des navires britanniques cachés. Il se trouvait bien assez de navires japonais pour assembler cela, surtout après le retour de la force de frappe qui avait été envoyée à Pearl Harbor.

Leurs convois ainsi protégés, les Japonais n'auraient guère eu cure de l'existence d'une vague menace causée par le *Prince of Wales* et le *Repulse* quelque part au milieu des îles. Pour provoquer de réels dégâts, les navires britanniques devraient quitter leur cachette et se déplacer jusqu'aux convois, où il fallait s'attendre à ce que les navires d'escorte et les avions de protection leur accordassent une chaude réception.

Telle fut sans doute la perspective générale partagée par l'amiral Phillips et son État-major, si leurs navires avaient été cachés. Ils auraient dû comprendre que, si la flotte devait aider la Malaisie, elle aurait à agir à proximité de l'Indo-Chine ou dans l'entrée du golfe de Siam ; plus ou moins dans la même région, de fait, que celle où l'amiral Phillips amena sa flotte.

Ou bien la flotte orientale était assez puissante pour mener une telle action , ou bien elle ne l'était pas. Si elle l'était, quel bé-

néfice aurait-elle tiré de se cacher au milieu des îles ? Clairement aucun. Les endroits insulaires propices à se cacher n'étaient pas plus proches de routes de convoi japonaises que Singapour, mais de fait bien plus éloignés. Et de ce fait, on avait toutes les raisons de partir de Singapour. Le port offrait la protection constituée par des filets anti-sous-marins, de flottilles de déminage, de canons anti-aériens et d'escadrilles de chasseurs, autant d'atouts dont la flotte ne disposerait pas en allant se cacher au milieu des îles. Là-bas, les navires se trouveraient dangereusement exposés à une attaque aérienne hostile. Et la dissimulation promettait de ne guère être efficace, dans la mesure où des avions de reconnaissance japonais pourraient patrouiller au-dessus des îles pour rechercher les unités lourdes britanniques.

Pourquoi courir tous ces risques évitables alors que la base de Singapour était non seulement plus proche du théâtre des opérations, mais, en plus d'assurer une bien meilleure sécurité à une flotte qui y serait stationnée, disposait en stock de toutes sortes d'approvisionnements navals, dont carburant, munitions, entrepôts, victuailles, ainsi qu'ateliers et quais de réparation ? De fait, c'était bien la considérable difficulté quant à travailler sur ces navires capitaux modernes et chers sans base navale plutôt élaborée à garder et à faire fonctionner qui avait amené à la dépense de 20 millions de livres sterling pour que fût construite une telle base à Singapour. Suggérer que cette grande base, à présent qu'elle était terminée, ne devait pas être utilisée pour les navires à destination desquels elle avait été construite, et qu'elle devrait au lieu de cela partir se cacher au milieu d'îles indéfendables résonne d'une drôle de manière. Et amener les cuirassés à agir ainsi pendant qu'une forte garnison terrestre et aérienne en Malaisie se battait pour maintenir la sécurité d'une base navale délibérément inoccupée à Singapour aurait été fortement paradoxal.

Mais si, d'un autre côté, la flotte orientale dirigée par Sir Tom Phillips était trop faible pour pratiquer la moindre tentative sur la route des convois japonais, pouvait-elle faire quoi que ce fût

pour préserver la Malaisie en disparaissant de la région vitale ? Rien du tout. Sauf à se voir attaqués, les convois japonais allaient simplement se poursuivre. Dans ce cas, y avait-il quelque mérite à se cacher dans les îles ? Très peu, car une menace qui ne se concrétise jamais est comme un pétard mouillé.

Il est vrai que la flotte cachée aurait pu surprendre quelques marchands japonais ici et là. Mais cela n'aurait pas affectés les sujets importants du moment ; et il ne s'agissait pas là d'une tâche convenable pour des navires capitaux, dont la fonction de base est de se battre pour le contrôle de la mer en menant une lutte ouverte contre les navires capitaux de l'ennemi. Des siècles durant, la *Navy* britannique a en pratique constitué le principal acteur de ce principe, au point qu'il est devenu proverbial dans la flotte de dire que le travail de la flotte de combat est de chercher et détruire la flotte de combat de l'ennemi. On n'aurait pu trouver de plus grande antithèse à ce principe que l'idée d'une flotte de bataille allant se cacher, qui transforme ce qui devrait être un combattant de première ligne en guérilla s'appuyant sur la discrétion. Il existe des classes de navires spécialement conçus pour tenir ce second rôle, mais ce ne sont pas des cuirassés. Les sous-marins et les **navires-leurres** pratiquent la véritable guérilla de la mer.

Lors de la guerre précédente, les croiseurs blindés allemands *Scharnhorst* et *Gneisenau* étaient restés perdus pendant des périodes prolongées parmi ces mêmes îles du Pacifique-Sud ; mais les effets induits par leur *vague menace* avaient été très faibles. Ils n'avaient pas empêché l'Amirauté, alors dirigée par M. Churchill, d'organiser des expéditions amphibies contre les îles allemandes ; même si, en au moins une occurrence, on avait soupçonné que l'escadrille allemande se trouvait à proximité de l'objectif et en force supérieure à l'escorte allouée à l'expédition. La « *vague menace* » de navires lourds dissimulés ne dissuada pas M. Churchill, et n'aurait de même pas du tout dissuadé les Japonais.

Néanmoins, son livre semble faire apparaître que ce fut de l'esprit de M. Churchill que l'idée de « *vague menace* » sortit, car nous

le trouvons appliqué à pousser cette idée au premier Lord dans un mémorandum en date du 29 août 1941⁶. Si le premier Lord montra ce mémorandum à son vice-chef d'État-major naval, Sir Tom Phillips, ce dernier ne semble pas avoir pris ce message à coeur. Car lorsqu'il se retrouva ensuite à assurer le commandement de la flotte orientale dans une guerre contre le Japon, il ne s'engagea dans aucune tentative de devenir une vague menace, mais se mit tout droit en route pour attaquer l'ennemi. Peut-être Sir Dudley Pound ne lui fit-il pas part de cette théorie ; ou s'il le fit, peut-être exprima-t-il en privé son désaccord avec son principe de base. M. Churchill ne fait état d'aucune réponse favorable de l'Amirauté à son mémorandum de « *vague menace* », alors que l'on peut penser qu'il n'aurait pas manqué de la mentionner si elle avait existé.

Si la flotte orientale était trop faible pour mener le combat, aurait-elle pu être plus forte que ce qu'elle était ? Nous avons vu au [chapitre sept](#) que cela était possible. L'Amirauté avait voulu la renforcer considérablement et avait préparé des propositions concrètes en ce sens. C'est M. Churchill qui avait insisté pour la tenir à un niveau plus faible qu'elle aurait dû l'être. Il avait particulièrement insisté en personne sur ce point ; ainsi que sur l'idée d'envoyer l'un des derniers cuirassés à l'Est, et son opinion, comme il l'exprima aux premiers ministres des Dominions, était que cela constituerait « *la meilleure dissuasion* » pour les Japonais.

Il est probable que les hommes politiques ressentent une attraction toute particulière pour la modernité sous toutes ses formes, car elle leur procure la sécurité polémique de suivre « *la politique la plus progressiste* » ou d'avoir fait usage « *de notre tout dernier* » truc ou machin. Cela berce en outre à certains esprits, surtout à ceux qui se portent à l'enthousiasme imaginatif, d'un attrait quelque peu hypnotique quant aux dernières armes, avec l'aide des derniers équipements, et une élaboration sur la base du mode de pensée la plus à jour qui soit, qui sous-tend une tendance à leur accorder des

6. Churchill, Vol. III, p. 773.

qualités magiques qu'ils ne possèdent pas. M. Churchill avait déjà fait montre de cette tendance en exposant les attentes exagérées qu'il avait placées sur la participation du H.M.S. *Queen Elizabeth* avec « *ses énormes canons* » lors de la campagne des Dardanelles, en 1915. On peut penser qu'il s'était également laissé emporter par l'optimisme quant aux capacités du *Prince of Wales*. Car personne ne faisant preuve d'un tel excès d'optimisme n'aurait pu penser, comme le pensait M. Churchill, que ce cuirassé et le vieux *Repulse* auraient pu du fait de leur simple apparition dans l'océan Indien induire « *un effet paralysant sur les actions maritimes japonaises* »⁷

Il n'est guère aisé de retracer l'attitude mentale exacte de M. Churchill quant à cette question de la guerre maritime en extrême-Orient. À un moment (au mois d'août), il écrivait à l'Amirauté qu'

Un cuirassé (de la classe du Prince of Wales) dans l'océan Indien allait... exercer une vague crainte et menace générale en tous lieux, instantanément. Il apparaîtrait, et disparaîtrait, provoquant d'immédiates réactions et perturbations de l'autre côté.

Il s'agissait d'une stratégie de dissimulation et de guérilla. À un autre moment (au mois de novembre), il assurait à Staline que « *Nous envoyons notre tout dernier cuirassé, le Prince of Wales, qui peut capturer et tuer tout navire japonais, dans l'océan Indien...* »

Cela n'était pas une doctrine d'esquive, mais d'offensive directe. « *Capturer et tuer* » implique de rechercher le combat, avec le clair espoir de détruire l'ennemi. « *Apparaître et disparaître* » suggère quasiment l'exact opposé. On peut difficilement penser que M. Churchill aurait essayé de duper un associé de guerre comme Staline en usant de mots téméraire non soutenus par sa pensée. L'effet adverse, une perte de confiance par ledit associé, si les évé-

7. Churchill, Vol. III, p. 768. Il est à noter que lors du débat de la Chambre des Communes du 29 janvier 1942, M. Churchill fit référence au *Prince of Wales* sous le terme « *cet immense navire* ».

nements avaient révélé cette déclaration comme exagérée, en aurait été trop grave pour que le jeu en valût la chandelle. La diffusion à grande échelle au début du mois de décembre de l'information d'arrivée du *Prince of Wales* et d'autres unités lourdes à Singapour est également difficile à concilier avec l'affirmation que seulement une semaine après, une réunion, « *relevant principalement de l'Amirauté* », avait conclu que le *Prince of Wales* et le *Repulse* devaient partir se cacher. Si l'on essaye de s'appuyer sur les diverses déclarations de M. Churchill quant à ces navires, il est difficile de les concilier en une stratégie cohérente.

L'erreur majeure dans laquelle il semble s'être empêtré est indiquée par son obsession évidente, que l'on peut remarquer dans la plupart de ses compte-rendus, mémorandums, et télégrammes de l'époque, impliquant l'idée de raids menés par des navires individuels et excluant celle d'en engagement entre escadrilles. Il réfléchissait selon des termes de raids japonais contre les communications britanniques dans l'océan Indien, et de navires britanniques en extrême-Orient s'occupant à raider les communications japonaises en d'autres lieux, bien qu'il ne dit pas où. Il est clair qu'il ne comprenait pas que le principal enjeu était une lutte organisée pour disposer du contrôle de la mer. Ce que nous devions et avions à affronter dans le Pacifique du Sud-Ouest n'était pas des sorties exercées par plusieurs *Bismarck*, mais le défi au combat d'une flotte japonaise supérieure.

Chapitre 10

La perte de la Malaisie

Même au coeur de la plus grande guerre de toute l'histoire, la nouvelle du passage par le fond du *Prince of Wales* et du *Repulse* fit grande sensation dans le monde entier. À peine quelques jours auparavant, l'arrivée de ces navires à Singapour avait reçu une publicité mondiale, et avait été décrite comme assurant la sécurité des possessions britanniques en extrême-Orient contre toute attaque japonaise. Les Japonais étaient passés à l'attaque quasiment immédiatement, et les « *unités lourdes* » britanniques qui étaient supposées avoir stabilisé la situation avaient été éliminées en l'espace de moins de trois jours.

S'éleva sur-le-champ, dans les milieux des métiers de l'aéronautique, une clameur de propagande, selon laquelle la perte des navires par suite de l'attaque aérienne avait établi la preuve de la supériorité d'une aviation basée à terre face aux plus lourds des bâtiments de surface. Bien entendu, l'événement n'avait rien prouvé de tel, mais seulement que les cuirassés ne disposant en pratique pas de défense anti-aérienne pouvaient être coulés du fait d'une attaque aérienne — chose tout à fait différente. Par la suite, lorsque les cuirassés furent dotés de protections anti-aériennes adaptées, ils

conservèrent leur valeur opérationnelle. Trois mois après la perte du *Prince of Wales* et du *Repulse*, les navires lourds allemands *Scharnhorst* et *Gneisenau*, bien protégés par des chasseurs, s'engouffrèrent dans la Manche et rentrèrent en Allemagne sans recevoir une seule bombe, malgré des attaques lancées par plus de 200 bombardiers britanniques. En 1944, des cuirassés britanniques disposant d'une bonne couverture par avions de chasse restèrent ancrés des semaines durant au large des plages de Normandie.

En Malaisie, on n'était guère enclin aux débats théoriques quant à savoir si l'aviation pouvait ou non toujours couler les cuirassés. Les gens qui y vivaient étaient trop vitalement affectés par la perte des navires pour adopter une vision du désastre autre que pratique et directe. Pour eux, la nouvelle fut porteuse d'un grand désarroi. Ils s'étaient sentis très rassurés lorsque les gros navires étaient arrivés. De nombreuses années durant, l'arrivée d'une flotte britannique avait été considérée par eux comme la garantie officielle de leur protection contre toute attaque. Et voici que soudainement, dès le début, le bouclier s'était volatilisé. La flotte orientale avait été annihilée, et le contrôle de la mer était passé entre les mains japonaises. On s'accorde dans l'ensemble sur l'idée que la catastrophe maritime envoya une vague de dépression sur la péninsule ; et il est probable que le sentiment de savoir la mer sous contrôle de l'ennemi affecta négativement la garnison, peut-être de manière inconsciente, tout au long de la campagne.

Avec la mort de Sir Tom Phillips, il n'y avait plus de commandant en chef maritime. L'amiral Layton avait officiellement abandonné le commandement à 8h00 ce jour-là, et s'était embarqué pour l'Angleterre dans la matinée. Cependant, en apprenant la mauvaise nouvelle, il n'avait pas poursuivi son voyage, et était retourné à terre. L'Amirauté lui donna naturellement pour instruction de reprendre le commandement.

Sir Geoffrey hérita d'une situation qui était hors de contrôle. Une grande flotte de transporteurs était ancrée au large de la côte de Singora et de Kota Bharu, déchargeant des hommes et du ma-

tériel vers les plages. On ne pouvait guère s'en prendre à ce débarquement en usant de moyens de surface, puisque ce qui était arrivé au *Prince of Wales* et au *Repulse* montrait ce à quoi devaient s'attendre des navires de surface dans le voisinage des débarquements japonais. Plusieurs croiseurs parvinrent à Singapour dans les quelques jours qui suivirent la perte des navires capitaux, depuis diverses directions, y compris l'Australie. Mais si l'amiral Layton avait voulu renvoyer une force navale aux abords de la côte Est, celle-ci n'aurait disposé d'aucun soutien aérien, et aurait été vulnérable aux mêmes attaques aériennes, voire pire, que celle que l'amiral Phillips avaient eu à subir.

En outre, les Japonais auraient toujours pu engager contre la force navale britannique une force supérieure. Lorsque, par la suite, ils organisèrent un débarquement à Endau, l'officier naval en chef de l'époque envoya deux de ses plus vieux destroyers pour le contrer. Mais, se retrouvant face à une force de couverture japonaise plus importante, l'un d'entre eux fut coulé, et le second dut rentrer à Singapour avec des dégâts. Dans tous les cas, les autres engagements exigeaient l'essentiel des navires de surface de l'amiral Layton. Depuis le début, Sir Robert Brooke-Popham et le général Percival avaient souligné l'importance de faire parvenir en sécurité les convois de renforts depuis le Sud ; et leur escorte et leur protection occupaient en permanence tous leurs croiseurs et leurs nouveaux destroyers. Le seul espoir de frapper la flotte d'invasion était par l'emploi de sous-marins. Malheureusement, la station ne disposait pas de sous-marin britannique. Mais les autorités maritimes de Java envoyèrent immédiatement leurs sept sous-marins à Singapour. Ces vaisseaux partirent attaquer le convoi japonais et y parvinrent avec une telle bravoure et une telle détermination qu'ils eurent à subir de sérieuses pertes. Néanmoins, ils parvinrent à s'occuper d'un certain nombre de navires de transport. On avait d'abord espéré que les dix-sept sous-marins étasuniens basés aux Philippines auraient pu être rendus disponibles, mais plutôt que de se rendre à Singapour comme prévu, ils se replièrent à Java. Ils furent également

gênés au départ par des ordres leur intimant de ne pas attaquer les convois disposant d'une escorte.

À la fin du second jour, nos soldats du Nord commençaient à se retirer par suite de la lourde pression japonaise; et la retraite se poursuivit sans repos appréciable durant les deux mois qui suivirent. Les soldats japonais qui participèrent à l'invasion avaient été sélectionnés, spécialement entraînés pour cette mission, et les hommes étaient animés d'un enthousiasme impatient pour leur tâche, qu'on leur avait appris à considérer, à juste titre, comme d'une importance primordiale pour la cause de l'Empire japonais. Tout avait été préparé avec soin, et des équipements spécifiques avaient été conçus pour les conditions tropicales sous lesquelles ils allaient servir. Un stratagème très utilisé consista à utiliser la ressemblance physique entre Japonais et les habitants locaux. Les soldats étant habillés de débardeurs et de shorts en coton, il était extrêmement difficile de les distinguer des Malais et Chinois malais ordinaires. De cette manière, des groupes entiers ennemis parvinrent à traverser les lignes britanniques sans se faire repérer, puis à lancer des attaques depuis l'arrière. L'infiltration fut particulièrement éprouvante pour les défenseurs, qui se battaient avec le sentiment déplaisant que l'ennemi pouvait surgir en tout point, et même par-derrière.

Les Japonais usaient également fréquemment de mouvements d'encercllement par la mer. Leur principale avancée se faisant du côté Ouest de la péninsule, où l'on trouvait les meilleurs moyens de communication, c'est là-bas que ces contournements avaient surtout lieu. De ce côté, les Japonais ne jouissaient pas du contrôle de la surface de la mer, car ils ne pouvaient pas acheminer leurs navires par le détroit de Malacca en passant par le canal séparant Singapour et Sumatra. Le transport maritime à des fins d'encercllement militaire était donc problématique pour eux; mais ils avaient

résolu ce problème en utilisant des embarcations indigènes¹ et en transportant une partie de leurs équipements de débarquement sur la partie Nord de la péninsule, par la route. Des soldats japonais montaient sur ces embarcations, passaient au Sud en dépassant les rangs britanniques, et débarquaient à l'arrière, d'où ils sabotaient les communications et faisaient tout leur possible pour créer la confusion et l'inconfort sur la ligne de front britannique.

Les actions japonaises de cette nature étaient difficiles à contrer. Tous les croiseurs et les destroyers de l'amiral Layton étaient employés sur des missions de convoi, et peinaient déjà à remplir cette tâche; quoique le vieux destroyer *Scout* opéra durant une brève période sur le détroit de Malacca. Le contre-amiral Spooner, à qui l'amiral Layton avait délégué la défense maritime locale de la Malaisie, devait faire de son mieux en usant de moyens improvisés; avec des voiliers convertis et des petits bateaux, des embarcations à moteur privées, et d'autres embarcations similaires. De temps à autre, les dragueurs de mines étaient appelés pour des missions spéciales, comme des bombardements côtiers de positions ennemies, mais aux dépens de leur tâche fondamentale. Le besoin principal qui se faisait ressentir était celui de navires à moteur à haute vitesse disposant d'une bonne puissance offensive, et on en manquait. En 1940, l'amiral Layton avait demandé aux autorités de Londres trois flottilles de vedettes-torpilleurs; mais n'avait jamais reçu aucune réponse. L'absence des destroyers étasuniens promis en provenance de Manille laissa également un trou inattendu dans le dispositif de défense.

Si les Japonais ne disposaient pas du contrôle de la surface dans le détroit de Malacca, ils avaient quelque chose de tout aussi efficace. Les flottilles improvisées de l'amiral Spooner avait fort à faire face à une supériorité aérienne totale de la part des Japonais sur le

1. Il est probable que, pour tenter de protéger leurs propriétés, les propriétaires indigènes de ces embarcations les avaient cachées en amont des rivières, où les Japonais les avaient trouvées lors de leur avancée.

détroit aux abords des zones de combat à terre. Cela amena bientôt à la cessation des mouvements maritimes de jour ; et la plupart des bateaux disponibles n'étaient pas assez rapides pour réaliser des patrouilles de nuit efficaces. Il ne fallut guère de temps pour que les attaques aériennes les éliminassent. Même les six navires *Eureka* rapides qui arrivèrent des États-Unis au mois de décembre furent anéantis par l'aviation ennemie presque aussitôt. Disposant d'une puissance aérienne sans entrave, les Japonais pouvaient débarquer depuis la mer plus ou moins comme il leur seyait.

Au cours des mois de décembre et janvier, l'armée britannique en Malaisie fut constamment contrainte à reculer. Elle était dépassée par le nombre, harassée par les attaques par le flanc ou depuis l'arrière, devait faire face à des blindés ennemis sans en disposer elle-même, et se voyait malmenée par une aviation japonaise qui en pratique ne trouvait pas d'opposition. Au milieu du mois de janvier, la ligne de front était descendue au Sud jusqu'au niveau du Johor, l'État juxtant immédiatement le Nord de l'île de Singapour. Une longue retraite n'est guère stimulante pour le moral d'une armée, quelle qu'elle soit. En outre, les soldats indiens étaient affectés négativement par la découverte que les armées du grand Empire britannique pouvaient se retrouver en situation de combat à affronter un ennemi bien mieux équipé.

Dans l'intervalle, le gouvernement de Londres, contraint à des mesures d'urgence par l'avancée continue des Japonais, faisait des efforts pour envoyer des renforts. Les Japonais disposant du contrôle du ciel au-dessus du détroit de Malacca, cette voie était impraticable, et tous les convois devaient transiter par le détroit de Sunda, entre Sumatra et Java, et de ce fait passer par le Nord et le Nord-Ouest pour parvenir à Singapour. Avec l'aviation britannique disponible en Malaisie du Sud, les navires de guerre japonais ne s'aventureraient pas au Sud de Singapour, si bien que la voie d'approche depuis cette direction restait disponible.

Le commandant en chef pour l'extrême-Orient, ainsi que le commandant des forces aériennes et le commandant des forces navales

furent bientôt informés du fait que de l'aide était en chemin. Malheureusement, ils savaient également fort bien qu'elle ne leur parviendrait pas rapidement. À l'exception de ceux qui provenaient d'Inde, aucun convoi de soldats n'était en mesure de parvenir à Singapour avant le milieu du mois de janvier ; et bien qu'il fût possible d'envoyer par voie aérienne des bombardiers et d'autres grands aéronefs depuis Sumatra à Singapour, les chasseurs si importants ne présentaient pas un rayon d'action suffisant et allaient devoir être acheminés par la mer, soit conditionnés dans des caisses, soit à bord d'un porte-avions.

Les premiers renforts à arriver depuis l'Ouest étaient constitués d'une brigade d'infanterie indienne, le 3 janvier. Cette brigade venait d'être constituée, et son entraînement n'était pas terminé. Le convoi de soutien qui suivit parvint à Singapour le 13 janvier, et acheminait un groupe de brigade d'infanterie britannique (le 53^{ème}), un régiment lourd anti-aérien, un régiment anti-chars et cinquante chasseurs Hurricane. L'infanterie avait au départ été destinée au Moyen-Orient, mais avait été déroutée vers Singapour ; et lorsqu'elle y parvint, cela faisait presque trois mois qu'elle était à bord. Ces hommes n'étaient par conséquent pas en condition physique optimale, et il allait falloir quelque temps pour les endurcir, sans mentionner leur manque d'expérience en matière de guerre dans la jungle. Comme les combats se déroulaient aux abords immédiats de Singapour, il s'agissait de deux handicaps importants. Le groupe de brigade était également arrivé sans armes et sans moyen de transport, mais on put leur en fournir sur place.

Les avions Hurricane étaient en caisses, et durent être déballés et assemblés. On s'acquitta de cette tâche avec empressement, et les appareils furent en vol dès le lendemain ou le surlendemain. Bien que considérablement plus évolués que les Brewster-*Buffalo*, ils étaient malheureusement dotés d'équipements spéciaux adaptés au survol du désert, ce qui réduisait leur vitesse en dessous de celle des chasseurs *Zéro* de la marine japonaise à presque toutes les altitudes. Les pilotes japonais avaient bien entendu acquis de

l'expérience après un mois passé dans les conditions spécifiques au survol de la Malaisie, choses auxquelles les aviateurs britanniques fraîchement arrivés n'étaient pas accommodés. Au début, la surprise créée par l'apparition des chasseurs Hurricane leur accorda quelque succès. Mais les Japonais adaptèrent rapidement leurs méthodes, et les pertes britanniques crurent rapidement, du fait des combats en vol, des accidents, et des destructions au sol. À ce stade de la campagne, un « *petit paquet* » de cinquante avions Hurricane, surtout handicapés en matière de vitesse, était trop faible pour faire pencher la balance.

Au cours des dix derniers jours ou de la dernière semaine du mois de janvier, des convois arrivèrent de manière plus fréquente ; le 22, arriva une brigade d'infanterie indienne, très brute, ainsi que 7000 soldats indiens hétéroclites présentant des qualités si faibles que le commandant en chef n'estima pas utile de leur affecter une autre position que le camp de renforcement ; le 24, un bataillon de mitrailleurs australiens, et 2000 conscrits australiens n'ayant reçu quasiment aucun entraînement. Le 29 janvier, la 18^{ème} division britannique (sauf un groupe de brigade d'infanterie et quelques unités auxiliaires²) arriva et débarqua. Comme le groupe de la 53^{ème} brigade avant elle, elle avait été affaiblie par plusieurs semaines passées à bord, et n'était pas du tout en condition de combattre³. Et le temps manquait désormais. Presque au même moment que le débarquement la division, l'armée britannique se retirait vers l'île de Singapour en traversant le pont-jetée.

Le même convoi qui avait amené la 18^{ème} division transporta depuis l'Inde une escadrille de blindés légers. Ce furent les seuls blindés à arriver en Malaisie. Dans le même temps, quarante-huit Hurricane modernes furent acheminés par voie aérienne depuis le H.M.S. *Indomitable*, depuis l'autre côté de Java. Mais la plupart

2. Ils arrivèrent quelques jours plus tard.

3. Ce groupe avait bien été débarqué en Inde une quinzaine de jours durant, mais hormis cela, s'était trouvé en mer depuis le mois d'octobre.

d'entre eux ne restèrent pas en Malaisie, et furent évacués vers Java et Sumatra. Les quelques-uns qui restèrent furent employés sur l'île de Singapour, et opérèrent dans des conditions misérables, les pilotes disposant comme seul abri de subsistance contre les pluies tropicales des ailes de leurs appareils, et ceux-ci se faisant régulièrement mitrailler.

Lorsque le 18^{ème} division fut à terre, la situation des défenseurs était devenue critique. La garnison originelle était épuisée après une longue retraite sous le feu et très peu de sommeil, et avait perdu le moral du fait des conditions d'armement inégales qui avaient été celles de ses opérations au combat. Et l'ensemble de l'armée de quelque quatre-vingt mille hommes se trouvait désormais serrée sur la relativement étroite île de Singapour.

Les Japonais pratiquèrent une pause d'à peine plus d'une semaine, pour préparer leur assaut final. Le 8 février, l'attaque commença, et en quelques heures, l'ennemi s'était assuré une position sur l'île.

Il n'est pas nécessaire de décrire en détail la tragédie finale. Sous des bombardements incessants pratiqués par une aviation japonaise ne rencontrant quasiment aucune opposition, sous un feu nourri, l'air noirci par la fumée s'échappant des réservoirs des navires en feu, avec une activité économique civile inexistante, des services civils défaillants, avec l'eau qui s'épuisait, la garnison combattit encore une semaine. Le 15 février, le général Percival capitula.

Cette reddition ne provoqua guère de surprise, le monde extérieur l'ayant vue venir depuis quelque temps. En Angleterre, le peuple reçut cette mauvaise nouvelle avec son habituelle constance. Les seuls signes de panique qui se manifestèrent en public provinrent de [Lord Addison](#), à la chambre des Lords, qui lança une attaque violente et vulgaire contre Sir Robert Brooke-Popham, au cours de laquelle il qualifia le maréchal en chef de l'air d'« *abruti* ». Lord Addison faisait partie du parti politique qui avait œuvré le plus à s'opposer aux préparations de défense appropriées en temps de paix. Peut-être qu'une mauvaise conscience du fait de cet histo-

rique contribua à ce déplorable excès de harcèlement personnel.

Car il n'était pas nécessaire de chercher les raisons de la perte de la Malaisie au-delà du manque de moyens disponibles pour la défendre. L'armée était en infériorité numérique, et avait été gravement handicapée par l'absence de blindés jusqu'au tout dernier moment, lorsque les quelques blindés légers arrivèrent. Des mois avant l'attaque japonaise, les derniers et meilleurs blindés lourds britanniques avaient été envoyés en Russie. Mais aucun ne parvint jamais en Malaisie britannique. L'armée de l'air était grotesquement sous-dimensionnée pour le rôle qu'elle avait à jouer, que ce rôle fût considéré comme central ou accessoire. Avec aussi peu de chasseurs, et aussi inefficaces, avec un système d'avertissement radar inapproprié, avec quasiment aucune défense anti-aérienne disponible pour équiper les aérodromes, la supériorité aérienne fut un cadeau accordé aux Japonais ; et une fois l'armée de l'air britannique privée d'accès au ciel, l'armée eut à subir le désavantage écrasant de rester exposée de manière constante aux attaques aériennes pratiquées par l'ennemi. Le général Percival a estimé que l'aviation attaquante japonaise s'élevait au départ à presque 700 appareils. Les commandants locaux en Malaisie avaient demandé 500 à 600 appareils, mais n'en avaient reçu que moins de 150. Quant à la *Navy*, son insuffisance à pouvoir répondre aux conditions opérationnelles qu'elle eut à affronter fut démontrée de façon dramatique en trois jours.

Il y a eu des commentateurs pour arguer que la défense de la Malaisie aurait pu être plus âpre ; et que si elle l'avait été, les renforts plus conséquents qui commençaient à peine à arriver pendant la fin du mois de janvier auraient pu être en mesure de retenir l'ennemi à quelque distance sur la péninsule. Ce type de critique n'a de toute évidence pas compris que le facteur clé de cette lutte était le contrôle de la mer. Lorsque les Japonais accaparèrent ce contrôle, la position de l'armée, eût-elle été plus forte que ce qu'elle était, devint quasiment désespérée. Car disposant désormais dans leur jeu de l'atout de la suprématie maritime, les Japonais pouvaient es-

pérer remporter un succès incontestable. Même si les Britanniques avaient détenu assez de contrôle sur la mer au sud de la Malaisie pour continuer d'acheminer leurs convois de troupes jusque Singapour, ils avaient contre eux la situation géographique. Les principales îles japonaises se trouvaient à moins de 3000 miles de mer de la Malaisie ; les îles britanniques (via le Cap) à 12 000 miles. Calcutta était à la même distance que le Japon (par le [détroit de la Sonde](#)) ; Sydney et Melbourne étaient plus lointaines. Qui plus est, en Inde comme en Australie, l'entrée japonaise dans la guerre avait soulevé d'urgentes questions politiques et militaires en matière de défense intérieure, car nombre des soldats de première ligne de ces deux pays avaient déjà été envoyés au Moyen-Orient.

Sur cette question vitale des réserves, les Japonais avaient l'avantage. Ils disposaient d'une base avancée à proximité, en Indo-Chine. Ils disposaient d'une armée importante et aguerrie en Chine, ainsi qu'une très importante population locale sachant fort bien se battre, et dotée d'une tradition militaire séculaire, au sein de laquelle l'entraînement aux armes avait été généralisé. Malgré la guerre en Chine, les Japonais disposaient indubitablement de plus importantes réserves en hommes, en munitions, et en navires, disponibles bien plus près de la Malaisie que les Britanniques, et se trouvaient donc en position de répondre aux envois de renforts britanniques par leurs propres renforts, si cela devait s'avérer nécessaire. Et pour cause, tout se déroula bien pour eux, dès le départ. Mais le général Percival estime qu'ils firent débarquer trois divisions de renfort et un régiment de blindé après le premier assaut, et il ne fait aucun doute qu'ils auraient pu en envoyer d'autres s'ils l'avaient voulu.

Chacun a la liberté d'avancer des théories quant à l'idée que des efforts plus importants auraient pu être déployés pour défendre la Malaisie. Mais l'on peut affirmer avec un bon degré de certitude que Napoléon en personne n'aurait pas été en mesure de modifier le résultat final, qui était voué à l'échec à partir du moment où fut perdu le contrôle de la mer. Le destin de la Malaisie fut scellé au matin du 10 décembre 1941, au moment où le *Prince of Wales* et

le *Repulse* sombrèrent dans les flots.

Les Japonais ne disposaient pas du contrôle de la mer dans le golfe de Siam lorsqu'ils débarquèrent. Mais pour y avoir débarqué, il fallait qu'ils escomptassent s'en emparer. Ils prirent un pari très risqué en attaquant la flotte étasunienne à Pearl Harbor. Mais après leur succès là-bas, il ne pouvait plus y avoir de scrupule au sujet de la Malaisie. Car avec la flotte étasunienne du Pacifique *hors de combat*⁴, l'Amirauté japonaise se retrouvait en position de renforcer la région malaisienne jusqu'à un point de supériorité écrasante. Si les deux navires lourds britanniques avaient survécu aux attaques aériennes du 10 décembre, leur capacité à opérer dans le Golfe de Siam n'aurait en aucun cas duré beaucoup plus longtemps.

Partout où les Japonais, au cours des premières semaines de leur déferlement d'invasion, étaient raisonnablement certains de pouvoir s'emparer du contrôle de la mer, ils l'obtinrent. Rien ni personne ne fut en mesure de les arrêter. Le général *MacArthur*, qui allait par la suite devenir l'un des plus grands dirigeants de la guerre, n'eut pas plus de succès aux Philippines que le général *Percival* en Malaisie.

Outre la jouissance du contrôle de la mer, avec tout ce que cela impliquait, les Japonais disposaient également d'atouts importants sur le volet terrestre des opérations de combat. Une fois qu'ils prirent pied sur la rive de Malaisie, ils purent compter sur des soldats en forme et combattifs, face à une garnison malaisienne qui ne disposait ni d'expérience au combat, ni des conditions morales adéquates, car ces hommes avaient longtemps occupé une région très calme en temps de guerre. En temps de paix, les soldats restent relativement efficaces, fussent-ils sur le territoire national ou dans des stations tropicales à l'étranger. En temps de guerre, ils ne perdent pas en efficacité par manque de contact avec l'ennemi pourvu qu'ils reçoivent un entraînement aux actions offensives. Mais il est indubitablement nocif psychologiquement pour une armée d'attendre

4. En français dans le texte, NdT

sans activité hors de la zone de combats pendant que des camarades se battent ailleurs. D'un côté, une certaine fébrilité se fera constamment sentir de la part des officiers et des hommes les plus belliqueux tenus hors du combat, et les officiers expérimentés et entreprenants auront une tendance naturelle à se faire transférer vers les zones de combat. Il y aura également forcément un processus de retrait continu, comme cela se produisit en Malaisie, d'officiers expérimentés et non-commissionnés rentrant sur le territoire national former de nouvelles armées. Suivant ces flux, un poison subtil s'instille lentement au sein d'une force maintenue en inactivité. Cela fut le cas en Malaisie. Les Allemands connurent le même effet en France avant l'invasion alliée de 1944. Lors de la guerre de 1914, la flotte de haute mer allemande se dégrada tellement, dans la sécurité prolongée des ports où elle mouillait, qu'elle finit par connaître **une mutinerie** pour ne pas retourner en mer. Le moral peut revenir si et quand la guerre gagne la zone concernée, mais pas immédiatement ; et pour un temps, l'armée d'invasion disposera de l'avantage. La seule solution à ce problème réside dans une rotation fréquente des formations ayant connu la guerre avec celles qui restent en attente et connaissent des conditions de paix. Mais cela ne fut pas pratiqué dans le cas de la Malaisie, peut-être du fait des lacunes générales en matière de transport maritime, qui rendait difficile une rotation continue d'unités vers la Malaisie.

Une question d'importance, et qui fut librement discutée à l'époque, est de savoir si le débarquement de renforts en Malaisie fut hâtivement prolongé au-delà du point de prudence, des critiques récents affirmant que les derniers soldats à être arrivés, et notamment la 18^{ème} Division, débarquèrent en pratique de leur navire directement dans un camp de prisonniers de guerre. Il n'existe certes pas de problème plus difficile en temps de guerre que de savoir pour combien de temps il faut continuer de renforcer une garnison qui pourrait finir par se voir vaincue. Tant qu'il existe une chance que les renforts puissent inverser la tendance, on continue bien sûr de les envoyer. Mais un moment peut survenir où l'issue finale devient

douteuse, quoi que l'on fasse ; et il se peut que l'on passe au stade où la défaite semble probable. La plupart des hommes se montrant réticents à envisager l'échec avant d'y être contraints, la tendance qu'ils suivront sera de reporter aussi longtemps que possible toute acceptation mentale d'une défaite finale. Par conséquent, la tendance est à cesser d'envoyer des renforts trop tardivement, si même il est mis fin à ces envois avant la défaite.

En gardant à l'esprit cette tendance, peut-on affirmer que le débarquement de troupes à Singapour quasiment jusqu'au dernier moment constitua une erreur de jugement fâcheuse ? Clairement, aller débarquer des hommes après la disparition de toute chance raisonnable de tenir la péninsule aurait constitué un gâchis de ressources, et une mauvaise stratégie. La question est : quand cette chance disparut-elle ? Bien qu'il soit quasiment impossible d'assigner une date précise à un tournant aussi nébuleux dans les événements, on dispose au moins d'éléments permettant d'affirmer que ce point fut passé avant l'arrivée de la 18^{ème} Division à Singapour. Dans sa dépêche, le général Percival cite un télégramme envoyé du bureau de la guerre le 20 janvier, demandant son « *assurance personnelle que, si le pire devait se produire, aucun élément présentant quelque valeur militaire ne serait laissé intact à disposition de l'ennemi sur l'île de Singapour.*⁵ ». Quiconque rédigea un tel télégramme avait forcément à l'esprit la crainte que la Malaisie fût sur le point de tomber aux mains de l'ennemi. La 18^{ème} Division ne parvint à Singapour que neuf jours plus tard.

La décision de laisser cette division débarquer semble encore plus troublante au vu de l'objet officiel pour lequel les forces de défense se battaient. Il s'agissait de préserver la base maritime⁶. Mais avant que la 18^{ème} division débarquât, ou même arrivât à Singapour, il était devenu tout à fait certain qu'il ne serait possible de tenir aucune zone du Johor et que la retraite se poursuivrait en

5. Dépêche du général Percival, para. 414.

6. Dépêche du général Percival, para. 18.

empruntant le pont-jetée jusqu'à l'île de Singapour. Cela signifiait que les Japonais allaient prochainement s'emparer de la rive Nord du port maritime, après quoi aucun navire de guerre britannique n'aurait évidemment pu y rester. La guerre en Malaisie allait officiellement être perdue par les Britanniques, car l'objet stratégique consistant à protéger le port et la base maritime ne serait plus atteignable⁷. Cela étant, la chose logique à faire, une fois qu'il fut décidé d'abandonner le Johor et de battre la retraite vers l'île de Singapour, était de commencer à évacuer les troupes qui avaient survécu par la mer. Au lieu de cela, nous trouvons un général Percival sujet à une pression intense par le gouvernement de Londres, au travers du commandant suprême, lui enjoignant de lutter jusqu'à la toute fin⁸.

Pour quelle raison prononcer un ordre aussi difficile? Vingt mois auparavant, le corps expéditionnaire britannique, coincé à Dunkerque, s'était enfui par la mer, au soulagement colossal du gouvernement britannique. Dans le même temps, les îles britanniques de la Manche avaient été évacuées avant d'être attaquées. Pourquoi, dès lors, fallait-il que l'armée du général Percival, coincée sur l'île de Singapour, reçût l'ordre de rester sur place et de se battre jusqu'au dernier? Si les conditions d'évacuation étaient pires qu'à Dunkerque, il ne fait néanmoins aucun doute que de nombreux hommes auraient pu être évacués au cours de la semaine durant laquelle les Japonais préparèrent leur assaut sur le pont-jetée. On avait grand besoin d'hommes en au moins deux zones atteignables et proches. Le commandant suprême en personne organisait la défense de Java. Plus importante encore était la défense de la Birmanie, que les Japonais envahissaient désormais depuis le Sud-Est. On avait désespérément besoin de soldats pour contrer

7. Il est sans aucun doute ironique qu'une lutte désespérée fût menée au cours des quelque sept semaines précédentes pour préserver une base maritime majeure au sein de laquelle aucun vaisseau de guerre conséquent n'opérait plus.

8. Nous traiterons de la nomination du commandant suprême (le [général Wavell](#)) au cours du prochain chapitre.

leur avancée et pour lutter afin de préserver la sécurité de l'Inde, si on ne pouvait pas tenir la Birmanie. Par conséquent, quelle raison amena à contraindre les hommes entassés sur l'île de Singapour à rester sur place et à se battre jusqu'à se faire jeter à la mer, puisqu'il ne restait plus d'objet apparent de nature matérielle pour lequel combattre ? Pendant longtemps, la réponse resta difficile à discerner.

Mais la lumière a été faite sur cette question longtemps obscure par le quatrième volume de M. Churchill. Il a révélé qu'il s'était lui-même mis à douter de la sagesse de continuer à envoyer des renforts en Malaisie quelque temps avant la fin, et pendant que la 18^{ème} Division était encore en mer ; au point qu'il en était venu à penser que cette Division aurait dû être débarquée ailleurs. Il était terriblement préoccupé par l'invasion japonaise de la Birmanie, où l'ennemi menaçait déjà Rangoon, et il pensait que l'on pourrait employer la 18^{ème} Division à sauver cette ville, et à contrer l'avancée japonaise vers l'Inde ; une indication assez nette qu'il estimait la Malaisie comme perdue.

Cependant, M. Churchill avait tenu compte des Australiens, qui s'alarmaient de plus en plus au vu des succès japonais. Le schéma global de défense du Commonwealth qui avait reposé depuis deux décennies sur la grande base maritime de Singapour, réputée imprenable, s'évaporait rapidement face au regard de plus en plus agité du peuple australien ; et au coeur de la ruée de cette crise redoutable à laquelle les Australiens n'étaient préparés ni matériellement, ni moralement, ils affirmaient qu'ils avaient été trompés par les autorités de Londres, et laissés pour compte.

M. Churchill faisait preuve d'un espoir bien mal placé s'il pensait que les Australiens auraient accepté d'un bon oeil une proposition de détourner la 18^{ème} Division de Singapour vers la Birmanie — à supposer qu'il comptât leur en parler, chose qui n'est pas du tout certaine⁹. Il est vrai que l'Australie relevait désormais de la

9. Les Australiens apprirent cette nouvelle de manière détournée.

sphère de responsabilité étasunienne, ce point ayant été concerté entre M. Churchill et le président lors de leur rencontre récente à Washington. Mais pour pratique qu'un tel transfert pût apparaître à ceux qui occupaient les hauteurs olympiennes de la direction suprême de la guerre, il en allait tout autrement pour le gouvernement australien, dont les membres n'acceptèrent pas aisément que l'on se débarrassât aussi facilement de la garantie britannique vieille de 20 ans. Le premier ministre australien envoya un télégraphe, affirmant que son pays avait reçu de nombreuses promesses de protection par une flotte principale basée à Singapour, et que son cabinet escomptait voire réalisée toute chose qui fût possible pour remplir ces promesses, en défendant Singapour jusqu'au bout ; ne pas procéder ainsi aurait été considéré comme une « *trahison inexcusable*. »

L'insistance du gouvernement australien quant à voir la 18^{ème} Division envoyée à Singapour était de fait inopportune, car la situation sur place était à ce moment déjà perdue. C'est durant les vingt années précédentes qu'on aurait dû s'agiter pour obtenir de meilleures mesures de défenses pour la Malaisie. Il était désormais trop tard. Mais il faut se souvenir que le gouvernement australien était confronté à une urgence encore plus gênante que la crise de Dunkerque de 1940, qui avait amené M. Churchill à énoncer la proposition angoissée d'établir une citoyenneté commune avec les Français. Un certain flou dans la perspective adoptée par le cabinet australien au mois de janvier 1942 ne doit donc pas être considéré comme exceptionnel.

M. Churchill aurait dû tenir bon face au gouvernement australien : aussi fermement qu'il affirmait à la garnison de Malaisie de tenir face aux Japonais. Au lieu de cela, il capitula ; et la 18^{ème} Division fut envoyée à Singapour et sacrifiée inutilement. Par conséquent l'objet de la garnison malaisienne changea au cours des derniers jours. De protéger la base maritime, cet objet était devenu de préserver le gouvernement britannique des critiques émises par les Australiens. Chacun peut se faire son opinion sur la pertinence de cet objet consistant à dépêcher des soldats et prendre le risque de

détruire une ville comme Singapour.

Il est possible que les mots forts émis par le premier ministre australien à destination de M. Churchill aient pu secouer ce dernier et l'inciter à changer radicalement de perspective au sujet de la défense de l'Empire. En tous cas, au mois d'avril 1942, il semblait avoir totalement inversé les priorités stratégiques par rapport à celles qu'il tenait au mois de janvier, soit seulement trois mois auparavant. On se souviendra qu'au cours du premier mois de cette année, il affirma à la chambre des Communes que « *chacun pouvait voir qu'il était juste* » d'accorder la priorité à envoyer de l'aide à la Russie, plutôt qu'à la défense de Singapour. Au mois d'avril cependant, M. Hopkins et le général Marshall arrivèrent en Angleterre comme envoyés du président Roosevelt, pour insister auprès de M. Churchill sur la nécessité de débarquer en France début 1943, ou même fin 1942, pour soulager la pression allemande subie par les Russes. Dans son ouvrage, M. Churchill émet les commentaires suivants vis-à-vis de cette proposition ¹⁰ :

En planifiant cette gigantesque entreprise pour 1943, il ne nous était pas possible de laisser de côté tous nos autres devoirs. Notre première obligation impériale ¹¹ était de défendre l'Inde de l'invasion japonaise, qui semblait déjà la menacer. . . Laisser 400 millions de sujets indiens de Sa Majesté, auxquels l'honneur nous liait, se faire ravager et déborder par les Japonais, comme la Chine l'avait été, aurait constitué un acte honteux.

Il faut bien déduire du passage qui précède qu'au mois d'avril 1942, M. Churchill s'était converti à l'idée que la défense de l'Empire prenait la priorité sur l'aide à accorder à la Russie. L'étendue de cette conversion est indiquée par une omission tout à fait significative dans le même passage de l'ouvrage de M. Churchill. Il affirme

10. *Daily Telegraph* du 27 octobre 1950.

11. Les italiques ont été ajoutés par le présent auteur

que ce serait un acte honteux que de laisser 400 millions de sujets indiens de Sa Majesté se faire ravager et déborder par les Japonais, « *comme la Chine l'avait été* ». Il est exact que la Chine avait été ravagée et débordée, mais seulement en partie. D'un autre côté, au mois d'avril 1942, la Malaisie, Bornéo, et Hong Kong avaient absolument et complètement été débordées. Pourquoi, dès lors, M. Churchill ne fait-il aucune référence à ces territoires, dont il était responsable, tout en ne mentionnant que la Chine, dont il n'était pas responsable ? On peut penser qu'il n'aurait pas pu évoquer les cas de la Malaisie, de Bornéo, de Hong Kong, meilleurs exemples s'il en fût, en soutien de son argument selon lequel la défense de l'Inde était prioritaire sur l'aide accordée à la Russie, sans susciter la question de savoir pourquoi il avait auparavant insisté avec autant d'emphase pour accorder de l'aide à la Russie aux dépens de la défense de la Malaisie, de Bornéo et de Hong-Kong — ainsi que de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande.

Lorsque Singapour tomba, le général Percival fut envoyé en captivité avec ses soldats. La veille, le contre-amiral Spooner et le vice-maréchal de l'air Pulford s'étaient enfuis avec plusieurs officiers et hommes à bord d'un bateau à moteur. Par malchance, ils tombèrent sur un destroyer japonais à mi-chemin de Java. Leur bateau à moteur fut détruit, mais le groupe débarqua sur une île inhabitée, où la plupart d'entre eux finirent par périr de maladie et de famine, y compris les deux officiers supérieurs. Le reste de la garnison malaisienne fut mis en prison et en camp de concentration, et sur la route de Birmanie.

Chapitre 11

La perte des Indes néerlandaises orientales

Alors que Singapour tenait encore, alors que la campagne de Malaisie était encore en progression, on réfléchissait dans les quartiers généraux alliés à la défense des Indes néerlandaises orientales, et des préparations étaient faites par avance à cet égard. Si les Japonais devaient parvenir à conquérir la Malaisie et les Philippines, la conclusion inévitable était qu'ils s'en prendraient ensuite aux Indes néerlandaises orientales. C'était principalement le manque de pétrole qui les avait amenés à déclencher la guerre, et les Indes néerlandaises possédaient d'importants gisements pétroliers. Qui plus est, la longue chaîne d'îles hollandaises, entre Sumatra et Java et au-delà, formait une frontière stratégique naturelle que les Japonais voulaient assurément détenir. Dans cette chaîne, Sumatra et Java étaient les deux îles d'importance principale, Sumatra du fait de ses gisements pétroliers, et Java du fait qu'elle était le siège du gouvernement, et qu'elle possédait des bases navales et des arsenaux ; si bien que l'on s'attendait à ce que ces deux îles constituassent les premiers objets d'une attaque.

Par conséquent, une concentration générale de forces alliées se mit à s'assembler sur les îles néerlandaises, et principalement à Java, au fur et à mesure que les invasions japonaises de la Malaisie et des Philippines progressaient. Si, outre ses attraits économiques, la chaîne d'îles hollandaises intéressait les Japonais comme ligne d'avant-poste stratégique, elle était tout aussi importante aux yeux des Alliés comme écran pour protéger l'Australie du Nord et commander les passages vers l'océan Indien.

Dès le 22 décembre, des préparations furent ordonnées pour déplacer une unité de maintenance de la *Royal Air Force* de Kuala Lumpur à Java. Au milieu du mois de janvier, il fut décidé d'accélérer le transfert des unités aériennes de la Malaisie aux Indes néerlandaises orientales, et plusieurs retraits successifs furent réalisés à cet égard. Le 19 janvier, l'escadrille de chasseurs hollandais partit, suivie trois jours plus tard par les bombardiers hollandais. Le 23 janvier, les escadrilles britanniques se mirent à se rendre à Sumatra et à Java; et à la fin du mois, seuls trois *Swordfish* et quelques chasseurs Hurricane furent laissés sur la péninsule malaisienne.

On procéda également à un rassemblement de vaisseaux de mer. Lorsqu'elle fut contrainte de quitter les Philippines au mois de décembre, la flotte asiatique étasunienne s'était recomposée à Java, principalement sur la base maritime de *Surabaya* à l'Est, au lieu de se rendre comme promis à Singapour. Les forces navales britanniques employées pour escorter des convois continuèrent de rester basées à Singapour jusqu'au début du mois de janvier. À ce moment, on savait que les convois de renforts continuaient de passer tout près de la Malaisie, et on insista tellement auprès du quartier général militaire pour qu'ils arrivent à bon port que l'amiral Layton se décida à déplacer son propre quartier général à Java, afin de mieux organiser la protection des convois. Il quitta donc Singapour le 5 janvier, en emmenant avec lui le contre-amiral Palliser, qu'il nomma officier naval en chef de la Batavia, à l'Ouest de Java, pour les tâches de direction des convois. Tous les croiseurs et destroyers

escortant des convois furent donc à partir de ce moment basés à Batavia¹, jusqu'après la chute de Singapour.

Il s'agit également d'une période d'activité organisationnelle intense à Londres et à Washington. Beaucoup de décisions furent improvisées à haut niveau, pour répondre à une situation qui était passée de mauvaise à pire, et les changements au sein des commandements nationaux et inter-alliés furent fréquents, de manière presque effarante. À la fin du mois de décembre, le général [Sir Henry Pownall](#) releva Sir Robert Brooke-Popham des fonctions de commandant en chef pour l'extrême-Orient qu'il avait occupées depuis la période précédant la guerre. Il fut cependant maintenu en poste pour quelques jours; car M. Churchill s'était rendu à Washington pour consulter le président, et il avait été convenu entre eux de nommer un commandant suprême allié dans le Pacifique du Sud-Ouest. L'officier choisi fut le général [Sir Archibald Wavell](#), le commandant en chef en Inde. M. Churchill a révélé que le choix de cet officier avait été proposé par les Étatsuniens. Avec les défenses alliées en cours de désintégration constante, il ne fut pas contre nature pour les Étatsuniens de vouloir éviter la charge de la responsabilité principale de la défaite finale. Lors des occasions ultérieures plus prometteuses qui se présentèrent par la suite, ils n'hésitèrent pas à demander que le commandement suprême revînt à un Étatsunien.

Le général Wavell arriva à Singapour le 7 janvier, et choisit le général Pownall comme chef d'État-major. Les deux généraux se rendirent à Java, où le quartier-général suprême avait été établi à [Bandeong](#). Le commandement en chef des forces navales alliées fut remis à un Étatsunien, l'amiral [Hart](#), quoique l'amiral hollandais [Doorman](#), avec lequel les officiers britanniques s'entendaient fort bien, fût nommé commandant des flottes combinées. L'amiral Hart était arrivé à Java fatigué et malade, et affirma à l'amiral Layton n'avoir rien fait pour obtenir cette nomination, qui n'était pas

1. Ou, pour être précis, à [Tanjung Priok](#), le port de Batavia.

pour lui plaire. Il voulait surtout se reposer. Il insista également pour disposer du contre-amiral Palliser comme chef d'État-major. L'amiral Layton dut donc se trouver un nouvel officier maritime en chef pour Batavia, et il choisit le capitaine J. Collins, de la *Royal Australian Navy*, au rang de commodore, auprès de qui le capitaine L.H. Bell, auparavant attaché au *Prince of Wales*, devait servir d'officier d'État-major.

Les Japonais ne perdirent pas de temps dans la poursuite de leur stratégie centrale. Dans l'une des plus rapides des suites d'invasion de l'histoire, ils avaient commencé à déborder Borneo et Sarawak, ainsi que d'autres îles adjacentes, sans attendre la chute de Singapour ou des Philippines. Avec une vélocité impressionnante, et suivant ce qui devait être un plan d'action extraordinairement complet et audacieux, ils imposèrent leur présence vers le Sud. À la fin du mois de janvier, ils s'étaient emparés du [détroit de Macassar](#). La veille de la capitulation de Singapour, ils se saisirent de la pointe Sud de Sumatra. L'amiral Doorman, fit une tentative avec une escadrille de croiseurs alliés pour intervenir, mais d'importants bombardements japonais le contraignirent à rebrousser chemin. À la quatrième semaine du mois de février, une attaque sur Java était manifestement imminente.

L'amiral Hart était rentré chez lui, et l'amiral hollandais [Helfrich](#) (ancien dirigeant des forces maritimes hollandaises) lui avait succédé au poste de commandant maritime allié. Les navires à disposition constituaient une collection hétéroclite de croiseurs, de destroyers et de sous-marins de nationalités hollandaise, britannique, australienne et étasunienne. À ce moment critique, l'édifice imposant d'un commandement allié suprême dans le Pacifique du Sud-Ouest, disposant de sous-structures internationales bien équilibrées, tel qu'il avait été organisé à Washington, tomba en morceaux. Le commandant suprême informa les gouvernements alliés que Java ne pourrait pas être défendue contre une attaque japonaise, et reçut pour ordre de rentrer en Inde; et il s'y rendit, en amenant avec lui l'*Air Force* étasunienne. D'autres membres du

haut commandement se dispersèrent également vers des destinations lointaines. Le général Wavell avait, bien entendu, tout à fait raison. Sans contrôle de la mer, Java était, comme la Malaisie, à la merci du Japon. Mais ce n'était guère qu'une quinzaine de jours auparavant qu'il avait affirmé au général Percival à Singapour qu'il devait se battre jusqu'au bout.

Java étant hollandaise, les officiers supérieurs néerlandais décidèrent de se battre. Ils pouvaient encore compter sur les marines alliées², même si celles-ci savaient que si l'ennemi agissait avec la même compétence que celle qu'il avait manifestée, elles seraient anéanties. Il ne leur fallut pas attendre longtemps.

Le 25 février, des avions de reconnaissance alliés signalèrent deux convois japonais sous escorte progressant en direction de Java, le premier semblant orienté vers le bord Est de Java, et l'autre vers le bord Ouest. On pouvait s'attendre à ce qu'ils arrivassent à destination le 26 ou le 27. Le contre-amiral Doorman sortit en mer avec cinq croiseurs et onze destroyers pour chercher le convoi le plus à l'Est. Les croiseurs étaient le *Java* (navire amiral), et le *de Ruyter* (hollandais), l'*Exeter* (britannique), le *Perth* (australien) et le *Houston* (étasunien). Le *Houston* et l'*Exeter* étaient des croiseurs dotés d'une coque de 8 pouces, et les autres disposaient d'une coque de 6 pouces³. Quant aux destroyers, huit d'entre eux étaient hollandais, trois britanniques, et cinq étasuniens. Il s'agissait d'une force internationale de façade, au sein de laquelle on n'avait eu le temps de se concerter que sur quelques signaux très élémentaires. Tactiquement, les navires n'étaient guère capables de faire plus que de se suivre à la queue le-leu. Les croiseurs évoluaient sans leur propre aviation de repérage, qui avait été laissée à terre en arrière.

On venait de passer 16 h, le 27 février, lorsque les navires ennemis furent observés à l'avant; et alors que tous les navires s'avançaient en cette direction, deux croiseurs lourds et un grand

2. Et quelques avions étasuniens et britanniques.

3. Respectivement, 20 cm et 15 cm, NdT

nombre de destroyers apparurent. Les croiseurs lourds ouvrirent le feu presque immédiatement contre l'*Exeter* et le *Houston* depuis une très longue distance de 25 000 m. Les Japonais disposaient d'une aviation de reconnaissance fonctionnelle, ce qui leur accordait un immense avantage à cette grande distance, et plus tard, lorsqu'ils eurent à tirer au-dessus des écrans de fumée.

L'amiral Doorman manœuvra pour s'approcher, et après un certain temps, l'action devint générale. Après environ trois quarts d'heure, l'*Exeter* reçut un coup funeste dans la salle machine. Le navire ralentit et reprit la direction du port pour éviter une collision avec le navire qui circulait derrière lui. Mais celui-ci, et les navires qui le suivaient, pensèrent qu'il s'agissait d'une manœuvre formelle, et le suivirent, ce qui provoqua une confusion temporaire. Les Japonais profitèrent de l'opportunité pour mener des attaques de destroyers, et il en résulta un combat très chaotique au milieu de la fumée, au cours duquel fut coulé le destroyer britannique *Electra*.

La bataille se poursuivit. À 17h30, le *Houston* se retrouva à court de munitions. Les deux parties menèrent des attaques par torpilles, mais aucune n'atteignit son but. L'amiral japonais semblait enclin à ne pas mener d'action trop énergique, et à préférer couvrir ses transports. L'amiral Doorman continuait de pousser pour les atteindre, mais était fortement handicapé par l'absence d'avions de reconnaissance, et par la nature hétéroclite et peu intégrée de sa force, et il était embarrassé par l'écrasante supériorité de l'ennemi en matière de destroyers. L'issue du combat était toujours incertaine lorsque la tombée de la nuit provoqua la perte de contact entre les deux parties.

L'amiral Doorman devait deviner la trajectoire à suivre pour intercepter le convoi durant la nuit. Malheureusement, le chemin qu'il choisit l'amena à passer par un champ de mine posé par son propre camp durant l'après-midi. C'est ainsi qu'explosa le destroyer britannique le *Jupiter*. Les destroyers étasuniens avaient à ce moment-là quitté le groupe pour se rendre à Sourabaya, et les destroyers hollandais s'étaient dispersés, tandis que l'un d'entre eux s'était

fait couler.

À 23h00, les deux croiseurs lourds japonais furent aperçus au clair de lune, et un échange de tirs infructueux s'ensuivit durant une trentaine de minutes, après quoi les Japonais lancèrent des torpilles. Ils eurent de la chance. Le *de Ruyter* et le *Java* furent touchés presque en même temps, et les deux navires coulèrent. L'amiral Doorman sombra avec son navire amiral. Il y a cependant des gens pour penser que les deux croiseurs explosèrent au contact de leurs propres champs de mines hollandais. Parmi les trois croiseurs qui restaient, l'*Exeter*, endommagé, faisait déjà route vers Sourabaya, et le *Houston* et le *Perth* partirent pour Batavia.

Le commodore Collins avait entre-temps dépêché les croiseurs *Hobart*, *Dragon* et *Danae* ainsi que les destroyers *Scout* et *Tenedos* pour voir ce qu'ils pourraient faire contre le convoi ennemi de l'Ouest. Ils avaient cependant reçu pour ordre de ne le chercher que durant vingt-quatre heures, puis de se diriger vers l'océan Indien en passant par le détroit de Sunda.

Ils se mirent en route, cap au Nord, durant la période définie, mais ne trouvèrent rien. La raison pour laquelle ils ne trouvèrent rien est assez curieuse. Leur approche fut observée par un avion japonais, mais celui-ci, dans son rapport, se trompa en désignant les navires britanniques comme plus gros qu'ils ne l'étaient : il indiqua avoir observé trois cuirassés et deux croiseurs⁴. Le commandant de l'escorte japonaise, très alarmé, fit alors mettre le cap au Nord à l'ensemble de son convoi pour échapper à cette force ennemie tout à fait inattendue. Malgré tous leurs triomphes récents, les Japonais n'avaient pas les nerfs si solides.

N'ayant rencontré aucun ennemi, la force britannique suivit ses instructions, et prit le cap de l'océan Indien. Le convoi japonais qu'elle avait recherché perdit une journée en battant retraite face à cette menace exagérée, puis remit le cap sur Java.

4. Nous verrons que ce type d'erreur se produit souvent dans les rapports d'observation aérienne.

Les quelques survivants qui échappèrent à la [bataille du convoi de l'Est](#)⁵ s'étaient également décidés à s'échapper vers l'océan Indien, dans la mesure du possible. Le *Houston* et le *Perth* quittèrent Batavia une fois la nuit tombée pour passer le détroit de Sunda sans se faire voir. Par chance, le convoi japonais de l'Ouest, ayant repris son chemin après avoir été mis en alarme par l'annonce de l'approche de gros navires britanniques, venait de jeter l'ancre dans la baie de Banten, du côté Est du détroit de Sunda, au moment où le *Houston* et le *Perth* quittaient Batavia. Les deux croiseurs alliés, longeant la côte de près pour rester inaperçus, tombèrent nez sur la flotte de transporteurs japonais ancrés. Pendant une petite heure, on assista à un formidable spectacle de feux de combat. Pour tirer le meilleur parti possible de leur opportunité, les deux navires tirèrent des salves en direction des navires de transport de troupes ennemies. Des croiseurs et destroyers se mirent en route en toute hâte pour protéger leur convoi, et s'ensuivit un combat acharné et rapproché à la lumière des fusées éclairantes, des tirs de canons éblouissants, et des flammes vacillantes des navires incendiés. Cependant, le *Houston* et le *Perth* furent totalement débordés par le nombre, et se trouvèrent bientôt gravement endommagés par les tirs de canon et les torpilles. Le *Perth* coula juste après minuit. Le *Houston* tint une demi-heure de plus puis, mis en pièce, et les ponts couverts de morts et de mourants, chavira à son tour et fut englouti par les flots.

L'*Exeter* de Sourabaya vécut quelques heures de plus. Avec les destroyers britannique et étasunien, l'*Encounter* et le *Pope*, il essayait également de gagner le détroit de Sunda. Mais après la tombée du jour, ils tombèrent sur une force très supérieure, et les trois bâtiments furent coulés.

L'invasion japonaise se poursuivait de manière incontestée depuis la mer, et en pratique, également depuis les airs. Java tint

5. Par la suite, le nom de Bataille de la mer de Java fut donné à cet affrontement.

une quinzaine de jours, puis capitula; et le silence de la conquête descendit sur les Indes orientales.

Lors de la tentative de contrer l'invasion de Java, que le commandeur suprême avait déjà tenue pour perdue, dont il était parti, et de laquelle la plupart des forces aériennes alliées avaient été évacuées, cinq croiseurs et quinze destroyers alliés furent sacrifiés en vain. On peut dire que le sacrifice était voué à l'échec, en tous cas sur le plan matériel, en vertu du fait que la force de couverture japonaise pour l'invasion de Java était constituée de quatre cuirassés et quatre porte-avions. Il est vrai que l'amiral japonais laissa les combats être menés par les croiseurs et les destroyers. Ces derniers suffirent de fait à accomplir la tâche. Mais ils disposaient de l'avantage de savoir qu'ils avaient derrière eux une force écrasante. Et si les forces alliées ne connaissaient pas précisément l'existence de cette force écrasante, ils se seront absolument attendus à ce que les navires capitaux japonais fussent à proximité. La flotte alliée ne fut pas engagée selon un espoir vain. Elle n'avait d'espoir pour rien d'autre que l'honneur, que nul ne pourra lui refuser. Il est peut-être discutable de savoir si l'honneur constituait un objet suffisant en de telles circonstances. La carence globale alliée en croiseurs et en destroyers, et surtout en destroyers, était à ce moment-là très marquée; et les navires perdus lors de la défense désespérée de Java n'auraient pu être que trop utiles ailleurs. Cependant, comme les Hollandais avaient immédiatement envoyé leurs sous-marins (et leurs escadrilles aériennes) pour défendre la Malaisie au mois de décembre, l'utilisation de croiseurs et destroyers britanniques pour défendre Java au mois de février ne peut être critiquée, si les Hollandais désiraient lutter jusqu'à la mort. Peut-être apprendrons-nous en temps voulu les idées, s'il y en eut, que le commandeur suprême exprima sur la question d'un dernier combat avant de s'envoler pour l'Inde. Ce ne fut pas par la chance la plus heureuse que le secrétaire étasunien à la *Navy*, M. Knox, choisit ce moment particulier pour faire connaître sur les ondes son opinion selon laquelle le Pacifique du Sud-Ouest constituait un théâtre secondaire de la

guerre.



FIGURE 11.1 – Le H.M.S. *Repulse* quittant Singapour pour son dernier voyage



FIGURE 11.2 – Le capitaine Tennant, capitaine du H.M.S. *Repulse* (sur la gauche) pris en photo une fois secouru par un destroyer avoisinant

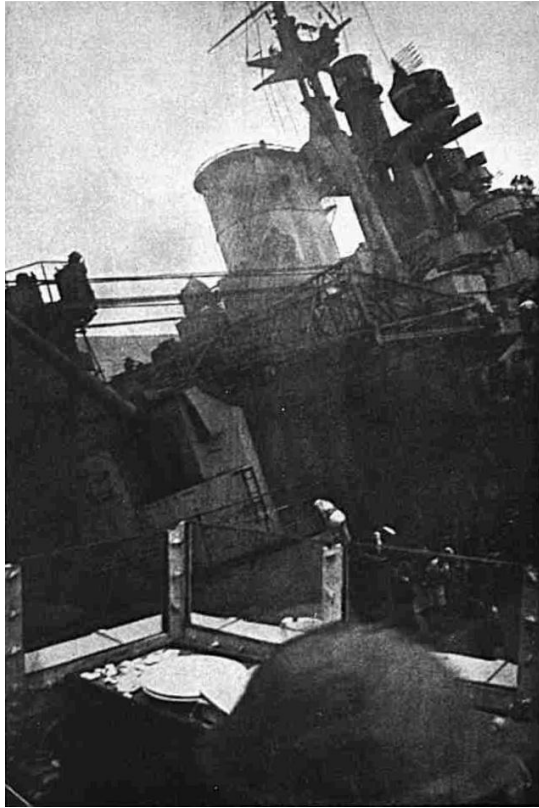


FIGURE 11.3 – Le H.M.S. *Prince of Wales*, juste avant de couler, pris en photo depuis un destroyer juste à côté

Chapitre 12

La situation navale dans l'océan Indien entre janvier et mai 1940

Alors que les Japonais continuaient de se battre pour se frayer un chemin le long de la péninsule malaisienne, l'Amirauté et le gouvernement de Londres virent se profiler dans un avenir guère distant l'une des perspectives les plus horribles qui pût être. Si les Japonais s'emparaient de Singapour, comme cela semblait devenir possible, ils disposeraient temporairement du contrôle de la mer sur de larges portions de l'océan adjacent, à l'Ouest, au Sud et à l'Est.

Le Sud et l'Est, selon des critères géographiques, et selon les accords précédents, constitueraient surtout une préoccupation pour les États-Uniens. L'Ouest était la province des Britanniques, et un problème alarmant les y attendait. En faisant usage de la base maritime de Singapour, fabriquée pour eux à grands frais par le contribuable britannique, les Japonais pourraient frapper loin dans l'océan Indien, et l'on trouvait des intérêts britanniques de toute

première importance répartis en des points multiples de l'océan. Avec Singapour entre les mains japonaises, l'ensemble de la côte Est de l'Inde se retrouverait exposée à une invasion depuis la mer ; et si l'Inde se trouvait ainsi envahie, qui pourrait prédire les répercussions politiques sur ce sous-continent ?

Si les Japonais devaient continuer et s'emparer de Ceylan, une infinité de méfaits se retrouverait à leur portée. Ils pourraient bloquer le flux de pétroliers descendant le golfe Persique pour permettre la mobilité des navires et avions britanniques et alliés. Ils pourraient couper la toute récente ligne d'approvisionnement vers la Russie passant par la Perse. Les communications maritimes entre l'Inde et le reste du monde pourraient être coupées. Et cela n'était pas le pire qu'ils auraient pu commettre. Le long de la côte Est de l'Afrique se trouvait la principale route d'approvisionnement britannique vers le Moyen-Orient. C'est par là que parvenaient les renforts en hommes, en chars, en armes, munitions, camions, et d'innombrables autres produits nécessaires à l'armée du désert. Cette ligne se serait également retrouvée vulnérable à la puissance maritime japonaise ; et si elle était attaquée et rompue, l'ensemble de notre position au Moyen-Orient s'en serait trouvée mise en danger, y compris notre influence maritime en Méditerranée. Car une fois les communications coupées, l'armée du désert n'aurait pu éviter la défaite. Rommel atteindrait le Caire ; la flotte méditerranéenne, basée à Alexandrie, se ferait déborder ; la route terrestre vers l'Irak, la Perse, et l'Inde se retrouverait à disposition des Allemands ; et le canal de Suez se transformerait en voie navigable ennemie. Les ravages que les Japonais pouvaient provoquer contre l'effort de guerre britannique s'ils faisaient usage de leur contrôle de la mer pour frapper à l'Ouest étaient incalculables, et se seraient sans doute avérés catastrophiques. Ces sombres possibilités liées à la perte de la Malaisie s'accordent si mal avec la politique persistante de M. Churchill consistant à renforcer presque n'importe qui, britannique ou étranger, pourvu qu'il ne s'agît pas de la garnison malaisienne, et suggèrent que le ministre de la défense n'avait pas

du tout compris l'importance réelle de la base maritime de Singapour, ni ce qui pourrait se produire si celle-ci passait entre des mains ennemies.

L'advenue soudaine de cette situation très menaçante fut un électrochoc qui amena les autorités de Londres à rechercher en toute hâte des contre-mesures. L'idée du ministère accordant du mérite à la rareté fut abandonnée, et l'on racla partout où l'on pouvait trouver des navires pour les acheminer dans l'océan Indien. On laissa de côté toute hésitation à propos de la classe R des « navires cercueils. » Le *Ramillies* et le *Resolution* furent envoyés sous le commandement du vice-amiral Sir Algernon Willis pour rallier le *Revenge* et le *Royal Sovereign* dans l'océan Indien. Il fut également prévu d'y envoyer le *Warspite*, initialement destiné à la Méditerranée. Le porte-avions *Indomitable* se trouvait déjà dans les eaux d'Orient, et le porte-avions *Formidable* reçut également l'ordre de s'y rendre. Le petit porte-avions *Hermes* faisait déjà partie de l'escadrille des Indes orientales depuis un moment, et se trouvait à Trincomalee, même s'il fut par la suite proposé de l'envoyer en Australie. À ses côtés, on trouvait plusieurs croiseurs et destroyers, dont certains étaient rattachés à ce port, et dont d'autres s'étaient enfuis à l'issue de la défaite de la mer de Java. C'était donc une force de cinq cuirassés, deux (et temporairement trois) porte-avions, et d'autres navires plus petits, qui était en cours de formation pour constituer la nouvelle flotte d'Orient.

Le dimensionnement de cette force est d'autant plus significatif à la lumière des pertes exceptionnellement élevées que les gros navires de la *Navy* avaient récemment eues à subir. Le 12 novembre, le porte-avions *Ark Royal* avait été torpillé et coulé en Méditerranée. Une semaine ou deux plus tard, le cuirassé *Barham* subit le même sort. Dans le mois qui suivit, les cuirassés *Queen Elizabeth* et *Valiant* avaient été fortement endommagés au mouillage à Alexandrie par des charges positionnées sous leur quille par des « hommes grenouilles » italiens. Avec le *Prince of Wales* et le *Repulse*, la *Navy* avait donc au cours des derniers mois de l'année 1941 perdu deux

cuirassés, un croiseur de bataille, et un grand porte-avion, tous coulés, et deux cuirassés supplémentaires avaient été mis hors du jeu pour une période prolongée. C'était dans ce contexte désastreux qu'une nouvelle flotte d'Orient était constituée.

Avec Singapour perdue ou sur le point de l'être, la question d'une base comme point d'attache de la nouvelle flotte d'Orient devint essentielle. La première à être examinée, tant par l'Amirauté que depuis le terrain, fut la base d'urgence de l'atoll d'Addu qui avait longtemps figuré sur les plans secrets de l'Amirauté pour déplacer la flotte principale vers Singapour. Il s'agissait d'une lagune entourée d'îles coralliennes, au milieu de l'océan, au Sud-Sud-Ouest de Ceylan.

Des bases alternatives existaient à Ceylan même, à Colombo sur la côte Ouest ou à Trinquemalay sur la côte Est. Colombo présentait l'inconvénient d'être le principal port d'escale commercial, et donc d'être souvent encombré de navires marchands. Il disposait de l'avantage d'être contigu à la ville de Colombo, et de disposer d'infrastructures de réparations et d'approvisionnements. Trinquemalay était un port mieux conçu et plus commode, mais n'avait guère autre chose à offrir, et il n'était pas facile en en partant d'y relier par voie de terre les autres parties de l'île.

La valeur potentielle des bases de Ceylan, si Singapour devait tomber, amena l'Amirauté à la mi-janvier à donner pour instruction à l'amiral Sir Geoffrey Layton, qui était alors en poste à Java pour y piloter l'établissement du quartier-général maritime, de se rendre à Ceylan pour y réaliser les premiers préparatifs en vue d'utiliser l'île comme port d'attache pour la flotte devant se constituer dans l'océan Indien.

Pour le commandement final de la nouvelle flotte d'Orient, un autre amiral avait été choisi. Il s'agissait de Sir James Somerville, qui, au cours des deux années précédentes, avait commandé la *force H*, basée à Gibraltar. Il avait mené plusieurs opérations en Méditerranée, et avait pris part à la chasse du *Bismarck*, au cours de laquelle ce fut un avion qui avait décollé depuis l'un de ses navires,

l'*Ark Royal*, qui avait frappé le coup décisif ayant ralenti le *Bismarck*. Sir James avait pris sa retraite pour raisons de santé juste avant la guerre, mais après qu'elle éclata, sa personnalité vive et ses capacités reconnues lui valurent rapidement un poste de commandement en mer en dépit de ses problèmes médicaux. Voici qu'il était choisi pour diriger les opérations contre les Japonais victorieux, opérations dont, pour ce que l'Amirauté pouvait en dire, l'issue finale de la guerre pourrait dépendre. Il resta avec le grade de vice-amiral sur la liste des retraités.

Sir Geoffrey Layton n'était à Ceylan que depuis peu quand il fut nommé commandeur en chef de l'île par le gouvernement, un poste que son caractère déterminé justifiait pleinement. Il y avait fort à faire à Ceylan. Si la Malaisie avait disposé de défenses insuffisantes face aux attaques, Ceylan ne disposait pratiquement d'aucune défense d'aucune sorte, matérielle ou autre. Une organisation anti-aérienne existait, mais elle n'avait été que rarement, voire jamais, mise en pratique. Les conditions de travail étaient très insatisfaisantes, avec pour résultat qu'un grand nombre de navires restaient à leur point d'ancrage hors du port, à la merci des sous-marins japonais, du fait de la lenteur des opérations de déchargement des navires entrés au port. Les voies ferrées étaient en mauvais état, et ne disposaient de réserves de charbon que pour trois jours.

Sir Geoffrey Layton prit vigoureusement en main tous ces sujets. Il insista pour que les travailleurs portuaires fussent mieux payés, et la cadence de déchargement des navires s'en trouva immédiatement améliorée. Il institua une rotation à grande échelle des voies permanentes, et réquisitionna une charbonnière dans le port pour atténuer la crise d'approvisionnement en combustible. Pour répondre au besoin urgent de disposer de plus d'aérodromes, il réquisitionna la piste de course de Colombo et les terrains de golf, et en trois semaines, ces zones furent suffisamment aplanies pour qu'un avion pût les utiliser, ce qui impliqua la démolition des maisons du juge en chef et celle de l'officier général. Il dut construire de nombreux entrepôts et magasins de munitions. Il se trouva même

contraint d'importer du bétail en provenance d'Australie et d'établir une ferme d'élevage sur le parcours de course de la station de montagne de [Nuwara Eliya](#).

La plus grave de toutes les carences était le manque d'armements. La garnison militaire était réduite aux volontaires locaux. Il n'existait aucun canon anti-aérien et aucun système d'avertissement par radar. La seule aviation était composée de vieux [Blenheim](#) et d'hydravions à coque. La pire déficience était le manque de chasseurs. Sans eux, l'île serait à la merci de tout bombardier japonais qui pourrait faire son apparition. L'amiral adopta des mesures drastiques. Le H.M.S. *Indomitable* était à ce moment sur le chemin pour convoyer deux escadrilles de Hurricane destinées à la défense de Java. Estimant que Java était perdue, et considérant par conséquent l'envoi de ces avions vers cette destination comme un gaspillage de bon matériel, l'amiral Layton ordonna qu'ils fussent détournés vers Ceylan où ils arrivèrent à bon port, à la grande indignation du ministère de l'Air lorsque celui-ci apprit la nouvelle. Mais il s'agit bien d'un acte de piraterie providentiel, comme nous allons le voir.

Java tomba le 9 mars. Le 24 mars, l'amiral Sir James Somerville, le commandant en chef de la nouvelle flotte d'Orient, arriva à Colombo à bord du porte-avions *Formidable*, et entama immédiatement une suite de conférences urgentes avec l'amiral Layton et le commodore Edwards, transmettant les informations à l'État-major de l'amiral Somerville ¹.

Le point principal et le plus important de la discussion concernait ce que les Japonais s'apprêtaient à faire. Depuis la chute de Java une quinzaine de jours plus tôt, ils n'avaient procédé à aucune

1. Nous avons vu plus haut que le chef d'État-major de Sir Tom Phillip à bord devait être le Commodore Ralph Edwards de l'Amirauté, qui n'était cependant pas encore arrivé lorsque le *Prince of Wales* et le *Repulse* larguèrent les amarres pour la dernière fois. Il fut alors désigné chef d'État-major auprès de Sir James Somerville; mais étant déjà arrivé à Ceylan, il commença par tenir ce rôle auprès de l'amiral Layton.

action visible, et on n'avait aucun moyen de savoir où ils allaient frapper ensuite. Leurs pistes d'actions les plus probables étaient au nombre de trois. Ils pouvaient avancer vers l'Est dans le Pacifique, et tenter de s'emparer de Pearl Harbour et du groupe hawaïen. Ils pouvaient pousser au Sud vers l'Australie. Ou ils pouvaient venir vers l'Ouest, dans l'océan Indien. Une poussée vers l'Ouest était ce qui préoccupait le plus les amiraux Somerville et Layton, et la possibilité que cela se produisît était de nature à soulever les plus grandes préoccupations dans leurs esprits. Car, comme nous l'avons montré, si les Japonais menaient une sérieuse avancée vers l'Ouest, les dégâts qu'ils pourraient provoquer étaient immenses, et pouvaient s'avérer fatals à la cause alliée.

Aux yeux des officiers britanniques en poste à Colombo, de bonnes raisons d'anticiper la poussée des Japonais vers l'Ouest apparaissaient. L'invasion japonaise de la Birmanie arguait en ce sens, de même que l'occupation par l'ennemi des îles [Andaman](#) dans la baie du Bengale le 23 mars, la veille du jour où l'amiral Somerville parvint à Colombo. Et quatre jours après son arrivée sur place et le début de son évaluation de la situation sur place, un rapport des renseignements arriva, indiquant qu'une attaque de Ceylan lancée depuis un porte-avions était en préparation.

Sir James Somerville décida immédiatement de prendre la mer pour se porter à la rencontre des attaquants. Après avoir évalué toutes les lignes d'approche possibles que pourrait emprunter l'ennemi, il comprit que celles-ci comportaient tellement de possibilités qu'il ne pourrait pas toutes les couvrir. Il décida par conséquent que le mieux à faire était d'opter pour la ligne d'approche la plus probable de l'ennemi, et de s'y positionner. Il estima que cela devait être le cap Sud-Est.

Il n'était pas du tout satisfait de la possibilité de devoir participer au combat aussi peu de temps après être arrivé sur place. L'ennemi allait inévitablement lui opposer une force rompue au combat. Affirmer que ses propres forces étaient mal entraînées serait une litote ; elles n'étaient pas entraînées du tout. Il n'avait pas

encore vu les cuirassés de classe R qui faisaient à ce moment route dans l'océan Indien en direction de l'atoll Addu. Une flotte peut être composée de navires efficaces à titre individuel et rester un instrument médiocre si elle n'a pas appris par l'exercice le travail d'équipe. Telle était la position de la flotte d'Orient. Cependant, il leur fallait agir de leur mieux. L'amiral Somerville transféra son drapeau sur le cuirassé *Warspite*, qui était arrivé d'Amérique le 26, et prit la route avec ce navire, le *Formidable*, les croiseurs *Enterprise*, *Cornwall*, *Dragon*, *Caledon* et six destroyers le 30 mars.

Le lendemain, le petit porte-avions *Hermes*, le croiseur *Emerald* et deux destroyers rallièrent le drapeau, et un peu plus tard, ils aperçurent tous les cuirassés de classe R qui venaient avec six destroyers supplémentaires, cette dernière escadrille rejoignant la flotte quelques heures plus tard. Amener l'armada à prendre un cap sans avoir préalablement distribué d'instructions tactiques s'avéra une tâche longue qui impliqua de nombreux échanges de signaux et illustra à quel point le niveau d'intégration de cette flotte était bas.

Au matin, comme on était sans nouvelles de l'ennemi, hormis divers signalements de ses sous-marins, le commandant en chef put procéder à des manœuvres de flotte très utiles. Le lendemain, 2 avril, toujours pas de nouvelles de l'ennemi, et de nouveaux exercices pour la flotte ; quoique, bien entendu, des semaines, voire de mois, auraient été nécessaires pour amener la flotte à un standard élevé d'efficacité combinée. Les destroyers, qui arrivaient à court de carburant, s'approvisionnèrent auprès des croiseurs *Cornwall* et *Dorsetshire* et du pétrolier *Appleleaf*. Cela aurait dû suffire à laisser la flotte d'aplomb plusieurs jours durant de plus en mer, mais une nouvelle ressource vint à manquer : l'eau potable. Les cuirassés de classe R étaient anciens. Ils avaient été conçus pour se battre dans la Baltique, où les distances sont courtes. Par conséquent, leur centrale de distillation d'eau n'était pas adaptée pour de longs voyages en eaux tropicales, à une température qui ne peut qu'amener à une surconsommation d'eau potable. Ils en manquaient désormais. En

tous cas, après quatre journées de mer sans nouvelles, l'amiral commençait à penser que l'attaque japonaise était une fausse alerte, et au vu des manques de carburant et d'eau, il décida de rentrer s'approvisionner à la base.

Mais à quelle base ? Les trois qu'il avait sous la main étaient Colombo, Trinquemalay, et l'atoll d'Addu. Il n'y en avait en réalité que deux, car Colombo était la plupart du temps engorgé de navires marchands. Sir James Somerville n'eut guère de difficulté à choisir l'atoll d'Addu, quoiqu'il ne s'y fût jamais rendu auparavant. Il s'agissait de la base d'urgence reconnue pour une guerre contre le Japon, et elle était à distance confortable de Ceylan. S'il emmenait la flotte à Trinquemalay, ils pourraient être surpris au port par l'attaque japonaise qui menaçait ; avec le grave risque, au vu de l'état déplorable des défenses de Ceylan, de subir un Pearl Harbour. Sir James prit donc le cap de l'atoll Addu. Mais il commença par détacher les croiseurs *Cornwall* et *Dorsetshire* vers Colombo et le porte-avions *Hermes* vers Trinquemalay. Les deux premiers avaient des avaries à réparer, et le troisième devait récupérer des provisions avant de mettre le cap sur l'Australie. Il existait une part de danger à les envoyer à Ceylan, mais sauf à parcourir 1000 miles de plus jusque Bombay, il n'y avait pas d'autre port où ils auraient pu trouver à se faire réparer ; et l'amiral Somerville tenait à pouvoir les rassembler rapidement si nécessité s'en faisait sentir.

L'arrivée de la flotte à l'atoll d'Addu fit comprendre à chacun la folie consistant à se fier à des formules joliment exprimées sur le papier, soigneusement empilées dans les coffres-forts de Whitehall, et jamais testées en pratique. L'atoll d'Addu était un endroit délaissé, dont l'anneau d'ilots de corail stériles et brûlés ne constituaient même pas un asile sûr. On avait improvisé des protections anti-sous-marins dans certains des trous qui ornaient cet anneau, mais rien n'aurait empêché les sous-marins ennemis d'attendre en dehors et de tirer des torpilles par ces trous² La flotte y était éga-

2. Et ils agirent ainsi en une autre occasion.



FIGURE 12.1 – Carte de l’océan Indien

lement totalement exposée à des attaques par canon en provenance de navires situés en mer. Sa première visite sur la base d’urgence convainquit Sir James Somerville que sa flotte n’avait rien à y faire.

Mais pour l’instant, il n’eut pas le temps de faire la liste de ses défauts, car à peine ses officiers généraux furent-ils montés à bord pour consultation qu’un signal arriva depuis Ceylan, indiquant qu’une imposante force japonaise avait été aperçue depuis le ciel à 350 miles au Sud-Est, la direction-même anticipée par l’amiral Somerville. La flotte venait de commencer à s’approvisionner et n’aurait pas été en mesure de reprendre la mer avant plusieurs heures ; mais Sir James décida de partir la nuit-même avec le *Warspite*, les deux porte-avions et quelques plus petits vaisseaux, et de laisser les cuirassés de classe R le rejoindre plus tard. Ce fut un coup de malchance d’être ainsi surpris complètement impréparés.

Toute la nuit durant, la force de tête (désignée sous le nom de *Force A*) tint le cap à l'Est à dix-neuf noeuds, dans l'intention de livrer bataille. Juste avant neuf heures du matin, Colombo signala qu'elle se faisait bombarder. L'amiral Somerville savait que le *Cornwall* et le *Dorsetshire* avaient déjà été envoyés en mer, et leur envoya un signal de rendez-vous. Des rapports faisant état d'une force de navires cuirassés ennemis au Nord arrivèrent, mais les avions de reconnaissance envoyés depuis les porte-avions ne trouvèrent rien.

À 14h00, un message brouillé arriva en provenance du *Dorsetshire*, faisant état de la présence d'un avion de reconnaissance ; et peu de temps après, l'écran radar de la *Force A* montra une formation d'aviation aux abords du *Dorsetshire*. Aucun autre signal ne fut reçu des croiseurs, et au fur et à mesure que leur silence se prolongeait, on commença à s'inquiéter pour leur sécurité. L'anxiété augmenta lorsqu'un rapport envoyé par avion fut intercepté une heure plus tard environ, indiquant de nombreux débris flottants et de nombreux hommes à la mer au niveau de la position précédemment signalée des croiseurs. Il semblait qu'une calamité les avait accablés, ce qui se confirma. On apprit par la suite qu'ils avaient été attaqués par un nuage d'avions ennemis, lancés depuis des porte-avions, et qu'ils avaient tous les deux coulé.

C'étaient environ soixante-dix avions japonais qui avaient attaqué le Colombo. Ils avaient bombardé le chantier maritime et les navires ancrés au port, mais sans grand succès. Ils auraient provoqué des dégâts bien plus considérables si les *Hurricane* n'avaient été dérobés avec autant de sagesse par l'amiral Layton quelques semaines plus tôt. Ces avions avaient été mis en alerte trop tard et avaient donc subi des pertes au sol. Mais ils n'en avaient pas moins inscrit quelque vingt-cinq bombardiers attaquants à leur tableau de chasse.

Depuis la mer, Sir James Somerville recevait de temps à autre des rapports sur des formations ennemies de bateaux lourds, mais sans parvenir à établir de contact avec eux. Il ne fut pas non plus

repéré, quoique le radar indiquât de nombreuses traces d'avions de reconnaissance ennemis aux environs. Les nombreux rapports ennemis, ainsi que le destin des deux croiseurs firent prendre conscience à Sir James que sa propre flotte était exposée au danger, divisée qu'elle était. Il décida par conséquent de rallier sa *Force B* (les cuirassés de classe R) et fit demi-tour en ce sens. De fait, sa première décision, consistant à aller de l'avant avec uniquement un cuirassé et deux porte-avions, pour vaillante et déterminée qu'elle fût, était tout à fait imprudente. Les événements des mois précédents avaient démontré la possibilité de la présence d'une force japonaise très conséquente aux alentours, et la décision de Sir James Somerville de diviser sa flotte fut donc fondamentalement dangereuse.

La jonction des deux forces eut lieu tôt le lendemain matin, et l'ensemble de la flotte reprit sa course vers l'Est. Le commandant en chef avait entre-temps mené une révision drastique de son positionnement. Bien qu'il eût quitté l'atoll d'Addu avec des objectifs offensifs, il avait été contraint de parvenir à la conclusion, du fait des événements de la veille et des rapports de renseignements dont il disposait, que la flotte japonaise était très supérieure à la sienne. Elle semblait être composée de quatre cuirassés et de cinq porte-avions, accompagnés d'un grand nombre de croiseurs et destroyers. Sir James disposait de cinq cuirassés, mais quatre d'entre eux étaient anciens, lents, et n'avaient pas été remis à niveau. Il ne disposait que de deux porte-avions contre cinq, une infériorité conséquente dans cette classe de navires qui gagnait en importance et pouvait devenir décisive ; et cette infériorité était encore aggravée par le pauvre niveau de qualité des avions embarqués sur ses porte-avions. Les *Albacore* obsolètes n'avaient guère de chance de l'emporter sur les chasseurs japonais Zero, désormais reconnus comme des appareils dangereusement efficaces. L'amiral Somerville réalisait peu à peu que s'il en arrivait à un affrontement, il avait toutes les chances de le perdre.

L'amiral Layton, sur la terre ferme de Ceylan, en était encore plus certain. Comme il disposait en prime des rapports de recon-

naissance qui étaient envoyés par ses avions basés à terre, il savait que la composition des forces japonaises maritimes à proximité était nettement meilleure que celles à disposition de Sir James Somerville, et il avait conscience du fait qu'outre la principale force japonaise au large de Ceylan, il en existait une autre dans la baie du Bengale, comprenant au moins un porte-avions, qui attaquait les navires dans cette région importante. Il était convaincu que la situation était désespérément grave. Il estimait qu'en cas d'action, la force de Sir James Somerville serait détruite ; et son esprit percevait pleinement les possibilités terribles qui auraient pu découler d'un tel revers. Il savait également que cette nouvelle situation d'infériorité ne serait pas perçue spontanément par l'amiral britannique, surtout un homme du type de Sir James Somerville, et il décida de rendre les choses aussi faciles que possible pour que cet officier pût opter pour un évitement de l'affrontement. Sir Geoffrey Layton ne disposait d'aucune autorité sur Sir James, et n'était par conséquent pas en mesure de lui envoyer d'ordres directs, quand bien même il l'aurait voulu. Mais il envoya un signal à l'Amirauté, dont il savait que l'amiral Somerville tiendrait compte, indiquant qu'une forte flotte japonaise était à la recherche de la flotte d'Orient, et que cette dernière courait le risque d'une annihilation immédiate.

Ayant reçu ce signal violent en renfort de ses propres réflexions, Sir James Somerville décida que le risque de défaite était si important et ses probables conséquences si graves pour les perspectives alliées que sa douloureuse tâche était désormais de faire de la préservation de sa flotte l'un de ses principaux objectifs. Mais il y avait une seconde considération qu'il n'était pas prêt à abandonner. Comme Sir Richard Grenville qui refusa d'abandonner ses hommes « *gisant malades à terre* », Sir James Somerville n'avait pas oublié les survivants du *Cornwall* et du *Dorsetshire* : il savait que ces hommes étaient à l'eau vers l'Est. Après avoir discuté de ce sujet avec son État-major, Sir James parvint à la conclusion qu'au lieu de suivre la voie d'évitement la plus évidente, en mettant le cap à l'Ouest, il pourrait à la fois réduire son ennemi à

l'impuissance et atteindre son objet secondaire consistant à porter secours aux rescapés des croiseurs, en prenant la trajectoire très improbable d'une route vers l'Est, dans leur direction. C'est ce qu'il fit, en envoyant en avant le croiseur *Enterprise* accompagné de deux destroyers pour commencer les opérations de sauvetage. Cette témérité calculée fut couronnée de succès. Les navires de secours revinrent à la flotte avec 1200 survivants qui étaient restés à bord de radeaux ou de canots, voire directement dans l'eau avec leur simple gilet de sauvetage trente heures durant. La flotte ne fut également aperçue par aucun avion ennemi, même si, tout au long de la journée, les écrans radars firent apparaître les avions de reconnaissance de l'ennemi recherchant vers l'Ouest la position de la flotte. Pour l'amiral, son État-major et les officiers commandant la flotte, cette journée fut très tendue.

Durant la nuit, la flotte mit le cap sur l'Ouest ; et au matin qui suivit, le 7 avril, l'Amirauté avait de toute évidence décidé que la flotte d'Orient était en position périlleuse, car elle envoya un message ordonnant que les navires ne se rendissent pas à Ceylan, trop exposée aux attaques aériennes. L'Amirauté suggéra également que les cuirassés de classe R se rendissent du côté Est de l'Afrique. Cela revenait en pratique à affirmer au commandant en chef qu'il était trop faible pour affronter l'ennemi présent. Sir James décida qu'un retrait général était inévitable, quoiqu'il dût encore faire le plein de carburant sur l'atoll d'Addu, et ce en dépit de rapports signalant la présence de sous-marins ennemis rodant à proximité de cette base. Mais déterminer où il se rendrait ensuite constituait un casse-tête pour lui-même et son État-major. Ceylan était exclue du fait des ordres de l'Amirauté, Bombay était trop petite, et l'atoll d'Addu trop dangereux. Ils en furent réduits à consulter un atlas de poche de l'océan Indien à la recherche d'inspiration. En puisant à cette source, ils hésitaient entre l'entrée du golfe Persique, et le port de [Mombasa](#) en Afrique de l'Est, et ce fut finalement Mombasa qui l'emporta.

La *Force B* en prit la direction dès le 9 avril. Sir James So-

merville comptait, en dépit de l'interdiction prononcée par l'Amirauté, faire un saut rapide à Colombo avec la *Force A* pour une réunion urgente avec Sir Geoffrey Layton. Mais sur le chemin vers cette destination, il entendit qu'il y avait eu un raid aérien lancé par porte-avions contre Trinquemalay. Il apprit également que l'on avait poussé l'*Hermès* à la mer sans aucun chasseur de couverture dès que l'avertissement au sujet du raid avait été donné. Le navire s'était par conséquent retrouvé sans défense lorsque les avions japonais l'avaient découvert. Il fut donc facilement battu, ainsi que le destroyer *Vampire* qui était sorti en mer avec lui. Ils s'en seraient mieux sortis sous le parapluie aérien couvrant Trinquemalay ; et même s'ils avaient été coulés, une grande partie de l'équipage aurait pu être secourue. Les Hurricane survivants prirent de nouveau le ciel, et une fois de plus réussirent à abattre un nombre significatif d'appareils japonais. Un peu plus tard dans la journée, Sir James Somerville reçut un rapport signalant quatre porte-avions japonais et d'autres navires lourds au large de la côte Est de Ceylan, mettant le cap au Sud. Cela le décida à abandonner son idée de visite à Colombo, et il prit la direction de Bombay à la place.

Des questions fatidiques avaient été en jeu au cours des cinq journées précédentes. Si la force de Sir James Somerville avait été aperçue, contrainte au combat, et — comme le craignait l'amiral Layton — annihilée par la flotte japonaise, la suite de la guerre aurait assez probablement été différente. L'impact moral d'une grande défaite maritime est toujours important, et en ce cas, il aurait promis d'être remarquable. Une flotte d'Orient britannique avait été détruite par les Japonais au mois de décembre, et M. Churchill a consigné que cet événement lui avait provoqué le pire choc de toute la guerre. Si une seconde flotte d'Orient britannique, bien plus forte, avait eu à subir le même sort au mois d'avril, le choc, non seulement pour lui mais aussi pour tous ses compatriotes, aurait été bien plus violent ; si violent, sans doute, que le crédit politique de M. Churchill n'y aurait sans doute pas survécu. Le 6 avril, le ministre britannique de la défense savait, ou ignorait, que son poste,

son avenir, et sa place dans l'histoire fût dans le courant de cette journée joué à pile ou face, et serait déterminé par le simple fait que l'aviation japonaise découvrirait, ou ne découvrirait pas, la flotte britannique.

La chance ne sourit pas aux Japonais ce jour-là, et ils en étaient responsables. Des siècles d'histoire maritime, et en particulier d'histoire maritime britannique, ont démontré que le coup de maître en matière de guerre maritime réside dans la destruction de la flotte de combat ennemie. Les Japonais savaient que la flotte de l'amiral Somerville était sur la zone. Ils disposaient d'une force totale de six porte-avions et de quatre cuirassés dans ou à proximité des eaux singhalaises, une force tellement supérieure que la destruction de la flotte britannique aurait dû être assurée, si sa destruction avait constitué l'un des objets principaux des Japonais. Mais au lieu de cela, ils s'autorisèrent à suivre l'objet secondaire consistant à bombarder Colombo et Trinquemalay, et à couler des navires marchands dans la baie du Bengale. C'était une mauvaise utilisation de forces aéronavales très bien entraînées que de les employer à bombarder des ports que les navires de guerre principaux avaient quittés, une erreur qui eut un coût élevé du fait de l'action des Hurricane basés à terre qui purent abattre quarante ou cinquante avions japonais. L'attaque aéronautique menée contre Pearl Harbor constituait une stratégie sensée, car la flotte étasunienne y était au mouillage. L'attaque contre Colombo et Trinquemalay relevait d'une mauvaise stratégie, car la flotte britannique était en mer. Les succès mineurs de l'envoi par le fond du *Cornwall*, du *Dorsetshire* et de l'*Hermes* ne compensèrent pas l'erreur majeure consistant à rater la flotte principale en échouant à se concentrer sur sa découverte et sa destruction dès le départ.

Du côté britannique, toute prétention à disputer aux Japonais le contrôle du côté Est de l'océan Indien était désormais abandonnée. Les cuirassés de classe R se rendirent au port de [Kilindini](#), à

proximité de Mombasa, et quoique la *Force A*³ rendît de temps à autre visite à Ceylan et passât beaucoup de temps en mer entre l'île et l'Afrique, il était reconnu que si les Japonais décidaient d'envoyer une expédition amphibie pour s'emparer de Ceylan ou de débarquer sur les côtes de l'Inde, la flotte d'Orient ne serait pas en mesure de les en empêcher.

Ainsi fut exposée une fois de plus, comme l'histoire l'avait déjà illustré à de multiples reprises par le passé, la futilité de la théorie de la « *flotte de dissuasion* ». On pourrait imaginer qu'une flotte de dissuasion inférieure en taille pourrait présenter une certaine valeur dans certaines circonstances particulières, mais certainement pas dans le cadre d'une guerre maritime ouverte. Dans l'ensemble, une flotte inférieure n'est pas en mesure d'essayer de perturber les opérations d'une flotte supérieure sans s'exposer à la destruction, comme Sir James Somerville le constata à cette occasion. En règle générale, on n'échappe pas à la vieille règle de la « *supériorité au moment décisif* ». Cette règle a bien servi la *Navy* dans le passé, et la tentative présente pour en faire fi s'est rapidement avérée décevante.

Le 11 avril, le commandant en chef de Ceylan envoya un signal : l'ennemi s'était retiré ; et le lendemain, il indiqua que ce dernier semblait être retourné à Singapour. La grande question restait : qu'allait-il faire ensuite ? Reviendrait-il ? S'emparerait-il de Ceylan, alors qu'il était désormais établi qu'il ne trouverait pas d'opposition ? Si Ceylan tombait, les Japonais disposeraient de deux bases maritimes au milieu de l'océan Indien. Si leur stratégie était dirigée vers l'Ouest, ils nourrissaient sans doute également le dessein d'une autre base sur la côte africaine. Suite au précédent établi en Indo-Chine, la Madagascar française, dotée de son excellent port de *Diego Suarez*, semblait constituer leur choix le plus probable. Le gouvernement britannique était déterminé à y parvenir le premier, s'il le pouvait.

3. Moins le *Formidable*, qui avait perdu sa boîte de vitesse

Une semaine s'écoula sans activité ennemie. Au milieu de la semaine suivante, l'Amirauté signala qu'elle s'attendait à ce que la prochaine attaque japonaise portât sur Ceylan. Les préparations britanniques pour s'emparer de Diego Suarez furent accélérées autant que possible, mais plusieurs jours s'écouleraient avant que l'opération pût être lancée. Les jours s'écoulèrent sans que l'on revît paraître les Japonais ; et le 5 mai, la descente britannique contre Madagascar fut menée, et réussie en trois jours⁴. Cela ne souleva aucune réaction de la part de l'ennemi. Si les Japonais comptaient dominer l'ensemble de l'océan Indien, il aurait été temps pour eux de montrer leur jeu. Mais à ce moment précis, d'autres événements se déroulaient à 6000 miles plus à l'Est.

4. Ce n'était ni la première, ni la dernière fois que les Britanniques s'attaquaient aux possessions ou au territoire d'un pays dont ils n'étaient pas ennemis, voire dont ils étaient alliés. . . On condamnera des Allemands à mort à Nuremberg pour bien moins que cela, NdT

Chapitre 13

La bataille de la mer de Corail, mai 1942

Les Japonais se déplaçaient de nouveau ; mais heureusement, pas du côté Ouest. Leurs principaux objectifs d'importance se trouvaient dans l'océan Pacifique, et plus dans l'océan Indien. Le bombardement de Ceylan et le raid de la baie du Bengale sur les navires commerciaux ne s'apparentaient apparemment qu'à une démonstration visant à donner aux Britanniques matière à réfléchir et à les faire se tenir tranquilles pendant que l'on s'occupait d'autres choses en d'autres lieux.

Pour conséquentes que fussent déjà les prises japonaises dans le Pacifique, leur programme d'expansion n'était pas encore terminé. De fait, ce programme s'étendait au fur et à mesure qu'il était appliqué. La réussite éclatante et le faible coût de leur conquête éclair des principales possessions britanniques, hollandaises et étatsuniennes dans le Pacifique du Sud-Ouest leur avait donné des envies de remporter d'autres victoires tant que la tendance se poursuivrait. Tout en balayant d'un regard victorieux son expansion sur l'océan Pacifique, le haut commandement japonais décida de

poursuivre l'avancée le long d'un grand arc s'étendant du Nord-Est au Sud-Est.

À l'exception de la petite superficie de [Bataan](#) où les États-Uniens tenaient encore, les Japonais étaient désormais en possession d'une chaîne ininterrompue d'îles depuis le Nord des [Kouriles](#) au large de la pointe de la péninsule du [Kamtchatka](#) jusque [Bornéo](#) et les anciennes Indes néerlandaises, en passant par les îles japonaises principales, l'archipel [Ryukyu](#), Formose et les Philippines. Ils étaient également établis à [Rabaul](#), en [Nouvelle-Bretagne](#), sur l'île de [Bougainville](#) dans les [îles Salomon](#), et du côté Nord de la [Papouasie](#), l'éperon Sud-Est de la [Nouvelle-Guinée](#). Du côté Sud de la Papouasie se trouve l'excellent port de [Port Moresby](#), une base maritime et aérienne australienne qui s'ouvrait sur la Mer de Corail en direction de la côte Nord-Est de l'Australie. Les Japonais avaient essayé d'y parvenir par voie terrestre depuis la côte Nord, mais la jungle et la chaîne de montagnes traversant l'île les en avaient empêchés.

En Australie et en Nouvelle-Zélande, on se trouvait, comme nous l'avons déjà mentionné, très anxieux au vu de l'approche constante des Japonais. Ces pays avaient vécu de nombreuses années durant en croyant que la flotte britannique pourrait les protéger de toute menace extérieure. À présent que le moment était arrivé, ils avaient découvert avec consternation que la flotte britannique avait manqué à son engagement, et ils se retrouvaient pratiquement sans défense face à un ennemi féroce poussant au Sud à une vitesse extraordinaire. Mais ils reçurent de l'aide d'une autre provenance. Les États-Uniens envoyèrent des soldats, des navires et des avions, et au mois de mars, le général MacArthur vint en prendre les commandes.

Les Japonais étaient bien au fait de ce mouvement étasunien. Leur programme d'expansion courant envisageait une extension de la chaîne d'îles sus-mentionnée à ses deux extrémités. Au Sud-Est, ils se proposaient de s'emparer de Port Moresby par la mer, ne pouvant y parvenir par voie de terre, puis de poursuivre par les îles

Salomon pour occuper la [Nouvelle-Calédonie](#), les [Fidji](#) et [Samoa](#). Ils espéraient que cela pourrait rompre la ligne de communication entre les États-Unis et l'Australie, et laisser ce continent à leur merci s'ils voulaient l'envahir par la suite.

Au Nord-Est, presque comme une extension des Kouriles japonaises, se trouvaient les [îles Aléoutiennes](#), appartenant aux États-Unis, formant une courbe convexe traversant le Pacifique Nord jusqu'à la côte d'Alaska. Ces îles glaciales, balayées par des vents violents, prises dans la brume et principalement montagneuses formaient une suite de tremplins naturels entre l'Asie et l'Amérique — ou en tout cas c'est ce à quoi elles ressemblaient sur une carte. Mais leur portée stratégique dépendait de leur accessibilité physique et de leur valeur en tant que base maritime et aérienne; et elles ne répondaient pas toutes à ces critères. Les Étatsuniens disposaient cependant d'une assez bonne base à [Dutch Harbour](#), à la pointe Est de la chaîne. Les Japonais comptaient à présent s'emparer de deux des îles situées les plus à l'Ouest, en partie pour se donner des bases de rebond en cas de poussée plus vers l'Est à l'avenir, et en partie pour en priver d'accès les Étatsuniens qui pourraient les utiliser pour bombarder le Japon.

Lorsque les Japonais eurent obtenu ce qu'ils voulaient dans les îles de l'Ouest et du Sud, ils posséderaient une ligne continue d'îles s'étendant sur une immense courbe depuis le Nord-Est, au large des côtes Est de la Sibérie, du Nord et du Sud de la Chine, de l'Indo-Chine et de la Malaisie jusqu'au lointain Sud-Est au-delà de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Mais cela ne leur suffisait pas. À l'intérieur de cet immense croissant, on trouvait une multitude d'îles plus petites, dont de nombreuses étaient de simples formations coralliennes. Certaines, et même la plupart d'entre elles, pouvaient être regroupées, dont celles que l'on connaît sous les noms de [Caroline](#), [Marshall](#), [Palaos](#), [Marianes](#) et [Bonin](#) étaient les plus proches du Japon et constituaient des possessions japonaises depuis 1919; au moment où le groupe des îles [Gilbert](#) venait d'être pris aux Britanniques. Mais il existait également des îles solitaires épar-

pillées ci et là sur le Pacifique, trop isolées pour se voir intégrées à un groupe défini, dont l'une, l'île de [Wake](#), au Nord des îles Marshall, avait été prise aux Étasuniens au mois de décembre. Nombre de ces petites îles, qu'elles fissent ou non partie d'un groupe, constituaient de possibles bases maritimes et aériennes, et comme elles remplissaient l'espace à l'intérieur du grand croissant, la politique japonaise était de les utiliser partout où cela était désirable, dans le but d'établir un écran de positions défensives dans le Pacifique lointain. Les Japonais espéraient que ces îles-écrans, si elles étaient dotées de garnisons militaires et aériennes adéquates, pourraient, en conjonction avec la marine japonaise, tenir l'ennemi assez loin et assez longtemps de la Sphère de co-prospérité pour lui laisser le temps de se consolider.

Le groupe suivant, à l'Est de l'île de [Wake](#), que nous avons citée ci-avant, était constitué par les îles de [Hawaï](#), encore en possession des États-Unis et disposant de la base maritime majeure de [Pearl Harbour](#), où la flotte étasunienne du Pacifique avait reçu ce rude coup le 7 décembre. Au bord Ouest de ce groupe — le bord le plus proche du Japon — se trouvait une île corallienne du nom de [Midway](#). Les Japonais lorgnaient cette île. En s'en emparant, ils disposeraient d'un pied dans le groupe suivant en direction de l'Amérique, le long duquel leur périmètre défensif extérieur pourrait éventuellement être étendu si les affaires militaires japonaises continuaient sur leur lancée.

Pour grandiose qu'était ce programme japonais dans le Pacifique, il présentait deux faiblesses. Une ligne de défense aussi longue, s'étendant aussi haut et bas sur l'océan Pacifique, serait très vulnérable à des brèches sporadiques pratiquées depuis l'extérieur. Qui plus est, le programme était en soi fondamentalement défensif, et sa poursuite impliquait l'abandon d'opportunités offensives qui s'ouvraient désormais dans l'océan Indien.

Le risque que présentait une offensive vers l'Ouest ne résidait pas dans l'océan Indien, où les Japonais, s'ils déployaient des forces maritimes facilement à leur disposition, pourraient sans doute éli-

miner la flotte britannique d'Orient sans grande difficulté, puis utiliser cet océan à leur gré. C'est la flotte étasunienne dans le Pacifique, qui commençait à présent à se remettre du coup porté à Pearl Harbour, qui était dissuasive. Des attaques sporadiques menées par les groupes opérationnels de porte-avions étasuniens avait déjà lieu contre certaines des îles conquises par le Japon, et le [raid de Doolittle](#) contre Tokyo venait de se produire. Il était naturel que les Japonais s'inquiétassent de telles activités étasuniennes dans leur propre océan Pacifique, et qu'ils désirassent avoir leurs propres forces maritimes sous la main pour s'en occuper.

Néanmoins, si les Japonais avaient pu être amenés à prendre quelques risques dans le Pacifique, une offensive vers l'Ouest avait toutes les chances de s'avérer plus prometteuse en matière de gains. La destruction de la flotte britannique d'Orient de Sir James Somerville et la moisson stratégique qui aurait pu être récoltée en conséquence auraient pu faire sortir la Grande-Bretagne de la guerre, ou contraindre les États-Unis à envoyer ce qui restait de leur flotte vers l'Est pour rétablir la situation dans l'océan Indien, ce qui aurait soulagé les Japonais des attentions hostiles de leurs forces dans le Pacifique. La sécurité de la Sphère de co-prospérité aurait ainsi pu être atteinte en attaquant l'ennemi britannique en son point faible, plutôt qu'en s'employant à ériger une ligne Maginot dans le Pacifique face à l'adversaire étasunien.

L'amiral [Yamamoto](#), le commandant en chef de la marine du Japon, était conscient de la faiblesse de base du programme dans le Pacifique mené par son gouvernement, et désirait y intégrer un élément offensif. Comme nous le verrons au cours du prochain chapitre, il proposa d'utiliser l'attaque planifiée contre Midway, qui devait être lancée au mois de juin, comme moyen de provoquer une bataille contre la flotte étasunienne. Il comprenait que la sécurité japonaise ne pouvait pas être assurée par une ligne de défense composée d'îles, aussi étendue fût-elle, mais uniquement en maintenant une suprématie maritime japonaise sur la flotte étasunienne. Cela pourrait ou ne pourrait pas être maintenu de manière permanente ;

mais le plus longtemps cela pourrait durer, meilleures seraient les chances de consolidation et de survie de la Sphère de co-prospérité. De régulières batailles d'usure, au moyen desquelles la puissance maritime étasunienne pourrait être réduite, étaient nécessaires à cet effet, et Yamamoto suggérait que les opérations de Midway pourraient apporter une telle occasion.

Cependant, la première action à mener était une attaque maritime contre Port Moresby en Nouvelle-Guinée, avec laquelle devait être couplée l'occupation de [Tulagi](#), dans les Salomon, à proximité de [Guadalcanal](#). Les Japonais avaient planifié le déroulement de ces opérations jumelles pour le début du mois de mai, et les préparations à cet égard étaient en cours à Rabaul depuis la fin du mois d'avril.

Parce qu'ils étaient en mesure de déchiffrer les messages japonais, les Étasuniens purent être avertis par avance de ce qui se tramait, et purent par conséquent adopter des contre-mesures dans les temps. Les Britanniques avaient fait la même chose avec les signaux allemands au début de la guerre précédente, et étaient ainsi parvenus à disposer de forces d'interception en mer lorsque les sorties maritimes allemandes se déroulaient. Cela constitue évidemment un immense avantage que de savoir plus ou moins ce que votre ennemi s'apprête à faire, avant qu'il se mette en action. Les Étasuniens ne découvrirent pas l'ensemble du plan japonais. Mais le 17 avril, ils savaient qu'une expédition japonaise allait pénétrer en mer de Corail au cours des premiers jours du mois de mai, escortée par trois porte-avions, dont un léger et deux lourds, ainsi que des croiseurs et des destroyers.

Pour parer à cette menace, l'amiral [Nimitz](#), nouveau commandant en chef pour le Pacifique, organisa une force alliée pour la mer de Corail, composée des porte-avions [Lexington](#) et le [Yorktown](#), accompagnés de cinq croiseurs étasuniens, et trois croiseurs supplémentaires, un étasunien et deux australiens, amenés de Sydney par le contre-amiral J. G. Crace, R.N., qui commanda les huit bâtiments une fois qu'ils se furent rejoints. Le commandant suprême de

la force combinée, qui comprenait également des destroyers, des pétroliers et d'autres navires auxiliaires, devait être le contre-amiral F. J. Fletcher, U.S.N., dont le drapeau était à bord du *Yorktown*. Ils devaient tous se trouver en mer de Corail pour le 1^{er} mai. En outre, on trouvait des avions disponibles stationnés à terre à Port Moresby, ainsi qu'à Townsville et en d'autres lieux d'Australie, mais ceux-ci restaient sous le commandement du général MacArthur.

Les principales forces maritimes japonaises étaient constituées d'une force de frappe constituée d'un groupe de porte-avions, sous le commandement du contre-amiral Hara, formé par les deux grands porte-avions *Shokaku* et *Zuikaku*, qui venaient de revenir de l'océan Indien auxquels s'ajoutaient deux croiseurs lourds sous le commandement du vice-amiral Takagi. On y trouvait également deux groupes de soutien proches pour les convois, l'un composé du porte-avions léger *Shoho* et de quatre croiseurs lourds, sous le commandement du contre-amiral Goto, et l'autre d'un porte-avions pour hydravions, de deux croiseurs légers, et de quatre canonnières. Ces derniers venaient en addition de destroyers et de vaisseaux auxiliaires.

À 8h00, le 3 mai, l'expédition japonaise de Tulagi, faisant route depuis Rabaul, arriva au large des plages et commença un débarquement. Les États-Uniens le constatant par observations aériennes, il s'ensuivit plusieurs jours de combats intermittents (dénommés par la suite *bataille de la mer de Corail*), qui marquèrent le tout premier combat de l'histoire entre des flottes de porte-avions. Peut-être de ce fait, les opérations ne constituèrent pas un modèle du genre, ni dans un camp, ni dans l'autre.

Lorsque les deux porte-avions étasuniens s'étaient retrouvés, le 1^{er} mai, le contre-amiral Fletcher avait ordonné à la flotte combinée de remplir ses réservoirs de carburant. Il était apparemment escompté que cela nécessiterait quatre jours, mais le *Yorktown* de l'amiral Fletcher finit son plein le 2 mai. Recevant des informations selon lesquelles des forces ennemies pourraient être en mouvement, l'amiral emmena son groupe opérationnel du *Yorktown*

vers l'Ouest, afin de mener des recherches aériennes ; le lendemain matin, il se retrouva à une distance de 100 miles du groupe du *Lexington* de l'amiral Fitch, ce dernier ne sachant pas où se trouvait le *Yorktown*¹.

Ce ne fut que dans la soirée que Fletcher reçut un rapport aérien envoyé depuis la terre faisant état du débarquement à Tulagi, suite à quoi il mit cap au Nord dans l'idée de passer à l'attaque le lendemain matin avec le seul *Yorktown*. Il avait appris, sur la base de rapports antérieurs, que les Japonais disposeraient sans doute d'un porte-avions léger et de deux porte-avions lourds en soutien de leurs opérations, si bien qu'en avançant à l'attaque avec le *Yorktown* sans attendre d'emmener le *Lexington*, il prenait un risque conséquent. Mais les deux gros porte-avions japonais se trouvaient à ce moment hors de portée, au Nord de l'île de Bougainville ; une position de couverture étrange, étant donné que toute intervention étasunienne avait toute probabilité de provenir du Sud. Le croiseur léger et les croiseurs de Goto avaient accompagné les transports jusque Tulagi, mais avaient remis le même jour le cap sur Rabaul, si bien que lorsque Fletcher parvint à distance de frappe le lendemain matin, il ne rencontra aucune opposition aérienne.

Le *Yorktown* fit décoller une force puissante de bombardiers en piqué et d'avions torpilleurs peu après l'aube, à une distance d'environ 100 miles. Lorsque ces appareils atteignirent la zone de débarquement japonaise, ils trouvèrent deux destroyers ennemis, mais hormis cela, uniquement des dragueurs de mines et d'autres navires auxiliaires. Mais les aviateurs étasuniens les prirent pour des vaisseaux plus importants. L'instinct humain qui pousse à exagérer le danger porte à de nombreuses fausses identifications de cette sorte et constitue une erreur courante en temps de guerre. Les premières manifestations de ce phénomène se produisirent au

1. Chaque porte-avions, avec ses croiseurs ou destroyers de protection, formait un groupe opérationnel distinct. Le contre-amiral Fitch commandait le groupe opérationnel du *Lexington*.

Jutland entre croiseurs légers britanniques et destroyers allemands. Les Allemands, dans le rapport qu'ils envoyèrent sur les ondes, avaient promu les vaisseaux adverses en croiseurs blindés, cependant que les Britanniques avaient pris les destroyers ennemis pour des croiseurs légers. Les aviateurs sont bien sûr plus enclins encore à exagérer leurs observations que les marins professionnels, qui sont au contact plus étroit avec les diverses classes de navires. Les aviateurs japonais, comme nous l'avons vu au chapitre 11, en firent de même en mer de Java.

Les vaisseaux mineurs japonais trouvés à Tulagi furent l'objet d'une suite d'attaques aériennes importantes quasiment toute la journée durant. Soixante-seize bombes d'une demi-tonne furent lâchées, ainsi que vingt-trois torpilles, mais le résultat total fut un destroyer endommagé et échoué, trois dragueurs de mines, un navire de patrouille, et quatre barges de débarquement coulés. Les Étasuniens se plurent à penser qu'ils avaient réglé leur compte à un croiseur léger, trois destroyers, un porte-avions pour hydravions, et quatre canonnières. Trois appareils étasuniens furent abattus.

Ce bombardement aérien prolongé dévoila évidemment la proximité d'une force de porte-avions étasunienne, et rendit désirable le prompt renfort du *Yorktown* par le *Lexington*, ce dernier ayant fini de procéder à son plein de carburant la veille. Mais pour quelque raison, le contre-amiral Fitch prit le cap du Sud-Est durant la journée, ce qui accrut la distance le séparant du *Yorktown* vers le Nord. Les gros porte-avions japonais, dès qu'ils eurent vent de l'attaque menée par le *Yorktown*, firent route rapidement vers le Sud en direction de Tulagi, mais à la nuit tombée, ils n'étaient pas encore arrivés à portée de frappe. Leur mauvais positionnement du mauvais côté de Tulagi leur fit perdre l'opportunité de s'occuper des porte-avions étasuniens l'un après l'autre.

À bord du *Yorktown*, l'amiral Fletcher mit cap au Sud au cours de la nuit, et rejoignit le *Lexington* et son groupe le lendemain matin. Les deux journées qui suivirent (les 5 et 6 mai) furent consacrées à refaire le plein dans les deux camps, mais des rapports de

navigation de la force d'invasion de Port Moresby continuaient de parvenir au commandeur étasunien ; et au soir du 6, Fletcher mit le cap de la flotte au Nord-Ouest pour cibler une position permettant l'interception. Il ne savait pas à ce moment-là que les porte-avions japonais avaient pénétré la mer de Corail et se trouvaient à une distance de moins de soixante-dix miles de lui. Les porte-avions ennemis n'avaient pas non plus conscience de la proximité des États-Uniens. Alors que les deux groupes de porte-avions faisaient le plein à des moments différents de la journée du 6 à distance de frappe tout à fait praticable l'un de l'autre, il fut tout aussi bien pour la tranquillité d'esprit des commandeurs respectifs qu'ils restassent inconscients de leurs positions respectives. Une fois ravitaillé en carburant, et avant de mettre le cap au Nord-Ouest pour la nuit, l'amiral Fletcher donna l'ordre à son pétrolier le *Neosho*, avec son destroyer de protection le *Sims* de se rendre au prochain point de rendez-vous de ravitaillement en carburant, à environ 100 miles au Sud, et ils atteignirent ce point tôt le lendemain matin.

Au lever du jour, le 7 mai, la force de l'amiral Fletcher se trouvait à un peu plus de 100 miles au Sud de l'île de Rossel. À quelque 200 miles à l'Est de sa position se trouvaient les deux grands porte-avions japonais qui comptaient se rendre au Nord-Ouest pour couvrir l'expédition sur Moresby que la force de Fletcher, dont les Japonais n'avaient pas connaissance, se proposait d'attaquer. Cependant, avant de partir, l'amiral du porte-avions japonais pensa à mener des recherches vers le Sud au cas où un ou plusieurs porte-avions étasuniens se trouveraient dans cette direction. Les avions de reconnaissance décollèrent, et une heure et demie plus tard, un signal très apprécié fut reçu de leur part : un porte-avion et un croiseur étaient en vue. C'était un coup de chance de les avoir détectés, et le contre-amiral Hara donna des ordres pour lancer une frappe immédiatement.

Mais les aviateurs japonais avaient subi le même biais que leurs homologues étasuniens quatre jours plus tôt, à Tulagi, et surestimèrent eux aussi l'ennemi qu'ils avaient survolé. Le porte-avions et

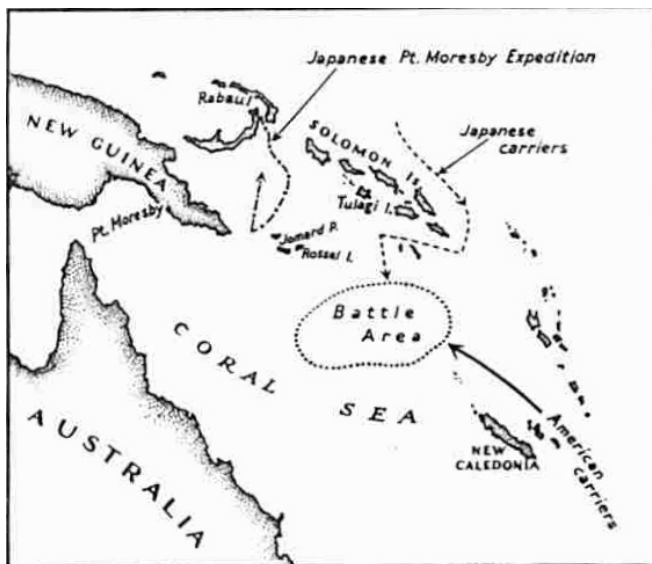


FIGURE 13.1 – Carte illustrant les actions et mouvements liés à la bataille de la mer de Corail

le croiseur n'étaient autres que le pétrolier *Neosho* et le destroyer *Sims*. À divers intervalles au cours des quatre heures qui suivirent, la mort et la destruction tombèrent du ciel sur les deux navires en perdition. Sans jamais réaliser l'erreur qu'ils étaient en train de commettre, les bombardiers japonais lancèrent attaque sur attaque contre les navires qui étaient quasiment sans défense. Le *Sims* fut frappé en son milieu, et sombra en deux moitiés. Mais bien qu'il fût lourdement frappé, et qu'il se mît à dériver hors de tout contrôle, le *Neosho* resta en surface quatre journées durant, jusqu'à ce que les membres d'équipage survivants fussent secourus, et qu'il fût coulé en bonne et due forme par un destroyer étasunien.

Pendant que le porte-avions étasunien imaginaire était réduit

en miettes par les Japonais, l'aviation de l'amiral Fletcher s'escrimait contre un porte-avion, bien réel celui-là, plus au Nord. Aux petites heures du jour, l'amiral avait ordonné aux croiseurs du contre-amiral Crace de pousser vers l'avant pour essayer d'anéantir l'expédition de Port Moresby dont il était estimé qu'elle devait être en passe de pénétrer en mer de Corail via le passage de Jomard. Fletcher désirait conserver ses propres porte-avions pour un possible affrontement contre les porte-avions japonais dont on ne connaissait pas encore la position.

Il sera utile à ce stade de suivre le destin de la force de croiseurs de Crace. Elle partit en avant-toute vers le Nord-Ouest, et fut bientôt aperçue par les aviateurs ennemis. Son apparition et son objectif évident provoquèrent de telles préoccupations dans l'esprit du commandant en chef japonais qu'il ordonna à l'expédition contre Port Moresby de rebrousser chemin et de repartir vers le Nord. La force de Crace se retrouva bientôt sous le feu des bombardements et des attaques de torpilles répétés exécutés par des avions japonais basés à terre mais, heureusement, elle ne fut pas touchée. Un coup final gratuit fut porté par une attaque, elle aussi vaine, menée par trois bombardiers de l'armée du général MacArthur qui avaient décollé depuis la terre ferme. Le résultat sur papier de ces attaques fut, côté japonais, d'un cuirassé plus un croiseur lourd coulés, et un cuirassé touché par une torpille. Le bilan établi par les bombardiers étasuniens était d'un croiseur touché. Après avoir balayé la zone vers l'Ouest durant toute la journée et la moitié de la nuit sans repérer l'ennemi, Crace remit le cap au Sud.

Une fois les croiseurs de Crace envoyés pour leur mission propre, l'amiral Fletcher décida de lancer des recherches aériennes. À 8h15, un signalement prometteur parvint d'un avion lancé depuis le *Yorktown*, faisant état de deux porte-avions et de quatre croiseurs lourds à un peu plus de 200 miles vers le Nord-Nord-Est. Il s'agissait de toute évidence de la principale force de frappe japonaise, et des préparations furent immédiatement menées afin de lancer une attaque aérienne aussi forte que possible, lancée depuis les deux

porte-avions étasuniens. À 10h30, 93 avions avaient décollé en direction de l'ennemi signalé.

Il ne s'agissait pas du tout, comme le lecteur aura pu à ce stade s'y attendre, de la principale force de porte-avions ennemie. Au lieu de cela, il ne s'agissait que d'un petit groupe de soutien composé de deux vieux croiseurs légers et de quelques canonnières. Cette fois-ci, l'erreur fut double. Au moment où la force de frappe envoyée par l'amiral Fletcher disparaissait à l'horizon, l'avion de reconnaissance qui avait envoyé le message signalant les navires revint au porte-avions, et l'on comprit que le signalement qui avait été envoyé décrivait une composition erronée de l'ennemi, car il mentionnait deux croiseurs lourds et deux destroyers, alors qu'il s'agissait en réalité des classes de navires plus petites décrites ci-avant. L'amiral Fletcher comprit alors, non sans embarras, que les principaux porte-avions japonais se trouvaient ailleurs, et que pour un certain temps il ne disposerait d'aucun moyen pour les attaquer.

La nuée d'avions étasuniens poursuivit sa route et finit par attaquer une autre cible encore. Elle eut la chance de tomber sur la force de couverture de l'amiral Goto composée du porte-avions léger *Shoho* et de quatre croiseurs lourds. Là, en tous cas, se trouvait au moins un porte-avions japonais, et les aviateurs étasuniens piquèrent en sa direction de toutes parts. Il n'existait aucun moyen de pouvoir éviter un massacre avec autant d'assaillants. Touché et retouché par des bombes et des torpilles, le *Shoho* ne mit que quelques minutes à couler.

Les porte-avions étasuniens avaient de fait été suivis depuis quelque temps lorsqu'ils firent décoller leurs avions ; mais heureusement, ils ne furent pas attaqués avant que l'aviation fût revenue et ravitaillée. Fallait-il à présent renvoyer cette dernière pour localiser et attaquer la principale force de porte-avions japonais ? Bien qu'il fût à peine 15h00, l'amiral Fletcher décida que non. Il attendrait le matin.

Cependant, à bord des porte-avions japonais, le contre-amiral Hara se montra plus entreprenant. Il envoya une force de bom-

bardiers et d'avions-torpilleurs pour trouver et attaquer les porte-avions étasuniens. Au vu des circonstances, la chance aurait dû lui sourire, mais le sort s'acharna contre les Japonais ce jour-là. L'aviation japonaise ne trouva pas les porte-avions étasuniens, mais passa suffisamment près des chasseurs étasuniens pour les frôler, et ces derniers parvinrent à abattre neuf appareils japonais. Onze avions japonais supplémentaires furent perdus durant l'appontage de nuit.

Le lendemain matin, jour du 8 mai, tous les combattants se retrouvèrent hors du ring, sauf les deux poids lourds qui comptaient en découdre. Les porte-avions étasuniens disposaient d'un grand avantage, bénéficiant de l'équipement de systèmes radar, que les Japonais n'avaient pas encore. Cet atout technique permettait aux Étasuniens d'être avertis de l'approche de l'aviation hostile alors que celle-ci était encore à cinquante miles de distance, ou plus, alors que les Japonais devaient attendre un contact visuel pour la constater. Les Étasuniens pouvaient également s'appuyer sur leur radar pour diriger leurs chasseurs vers l'ennemi, avantage auquel les Japonais n'avaient pas accès.

Les deux parties envoyèrent des avions de reconnaissance dès le petit matin, et les forces de frappe suivirent en temps voulu selon des intervalles très proches. Du côté des attaquants étasuniens, l'aviation envoyée par le *Lexington* eut des difficultés à trouver l'ennemi et la plupart de ses bombardiers en piqué n'y parvinrent pas du tout. L'aviation du *Yorktown* parvint à lancer toutes ses attaques, mais sans grand succès. Les torpilles furent lâchées d'une trop grande distance et ratèrent toutes leur cible. Mais les bombardiers en piqué réussirent à frapper deux fois le *Shokaku*. Aucun des deux coups portés ne fut extrêmement grave mais le pont d'envol fut endommagé au point qu'aucun avion ne pouvait plus décoller de ce porte-avions. Il restait possible d'y apponter. Les avions-torpilleurs du *Lexington*, accompagnés de quatre bombardiers en piqué, intervinrent juste après l'attaque du *Yorktown* et ciblerent également le *Shokaku*. Les torpilles furent une fois de plus lâchées de trop loin et manquèrent également leur cible. Une bombe attei-

gnit encore l'objectif, mais les dégâts n'en furent que modérés. Cependant, comme le *Shokaku* ne pouvait plus faire voler ses avions, l'amiral Hara l'envoya pour réparations au Japon, et ses aviations finirent par apponter sur le *Zuikaku*.

Dans le même temps, l'aviation japonaise portait ses attentions sur le *Yorktown* et le *Lexington*. Les deux porte-avions étasuniens reçurent des avertissements radar juste avant 11h00, et les navires partirent en avant toute et firent décoller des chasseurs supplémentaires. En quelques minutes, les avions japonais arrivèrent en formation d'attaque. Comme ils l'avaient fait contre le *Prince of Wales* et le *Repulse*, leurs avions-torpilleurs adoptèrent des trajectoires croisées pour cibler le *Lexington*, et s'approchèrent au maximum avant de lâcher leur torpille. De cette manière, l'évitement était rendu très difficile, si bien que le *Lexington* fut frappé par deux torpilles à bâbord. Une attaque simultanée fut lancée par les bombardiers en piqué japonais, et au milieu des hurlements des moteurs caractérisant leur approche, de l'aboiement des canons anti-aériens, du gémissement perçant de la sirène du navire qui s'était coincée et hurlait sans discontinuer, et du grondement des explosions de torpilles, deux bombes atteignirent leur cible.

Le *Yorktown* eut à subir un calvaire comparable, mais s'en sortit à meilleur compte. Les torpilles ne furent lâchées que d'un seul côté, et il put toutes les éviter. Il ne fut frappé que d'une seule bombe depuis le ciel qui, bien qu'elle se frayât un chemin dans les profondeurs du navire et tuât de nombreux hommes, ne provoqua pas d'importants dégâts à la structure du navire.

De manière surprenante, aucune des deux parties n'engagea de tentative de répéter ses attaques. Il se peut que ce fût lié aux récits optimistes rapportés par les aviateurs quant à leurs exploits. L'amiral Hara fut apparemment porté à croire que les deux porte-avions étasuniens avaient sombré, et il fut dit à Fletcher qu'un porte-avions japonais s'enfonçait rapidement. Il en restait un second pour autant ; et dans tous les cas, en matière de guerre aérienne, il convient de ne pas accorder trop de crédit aux récits très

enthousiastes de retours de missions.

En l'état, la fortune s'avéra favorable aux commandants des porte-avions japonais. Les frappes de torpilles sur le *Lexington* avaient provoqué un échappement d'émanations de kérosène. Environ une heure après la fin de l'action, ces émanations prirent feu, et une terrible explosion intérieure retentit. Dès ce moment, le destin du navire fut scellé. Enveloppé de fumées et de flammes, de nouvelles explosions retentissant à intervalles irréguliers, il devint évident qu'en dépit des efforts de l'équipage du navire et de l'assistance apportée par les autres navires, on ne pourrait pas le maintenir à flot. Après quelques heures, le navire fut abandonné, et il coula juste après la tombée de la nuit.

Le premier duel entre porte-avions de l'histoire se termina ainsi à l'avantage des Japonais. Sur les deux importants porte-avions disponibles au départ de chaque côté, les Étasuniens en avaient perdu un, et le second était légèrement endommagé ; côté japonais, un des deux navires avait été sérieusement endommagé, et l'autre s'en sortait indemne.

Alors que les combats se poursuivaient, deux autres porte-avions étasuniens, le *Hornet* et l'*Enterprise*, s'étaient empressés de rejoindre la mer de Corail pour renforcer le *Yorktown* et le *Lexington*. Mais une fois que l'annonce de la fin de la bataille parvint au commandant en chef étasunien, en poste à Pearl Harbour, ils furent rappelés. Ces deux porte-avions de renfort venaient de revenir du raid lancé contre Tokyo, si bien qu'ils n'avaient pas pu être dépêchés avant cela. S'ils ne s'étaient pas rendus à Tokyo où ils n'eurent aucun effet militaire sur le développement de la guerre, mais avaient été envoyés en mer de Corail à la place, l'histoire aurait probablement retenu pour résultat de la guerre de la mer de Corail une annihilation des vaisseaux japonais, au lieu d'un revers étasunien.

Outre son rappel du *Hornet* et de l'*Enterprise*, l'amiral Nimitz ordonna au *Yorktown* de rentrer en avant toute à Pearl Harbour pour réparations. Il disposait d'informations relatives à une pro-

chaîne attaque japonaise contre l'île de Midway qui devait être soutenue par la flotte principale de l'ennemi, et il voulait qu'autant de navires que possible fussent en état d'y parer.

Il fallut dix-huit jours au *Yorktown* pour couvrir les 3500 miles jusque Pearl Harbour, et il arriva au port le 27 mai. L'amiral Fitch estimait que les dégâts infligés par les bombes pourraient être réparés en trois mois. Mais l'amiral Nimitz, à l'image de [Lord St. Vincent](#) après la [bataille d'Aboukir](#), entretenait d'autres idées. Il avait des raisons de craindre que la prochaine attaque japonaise allait survenir sous une semaine, et il ne laisserait au *Yorktown* que deux jours pour s'y préparer. À son arrivée, le navire se rendit directement à quai, et des essaims d'ouvriers se déversèrent à son bord. Le navire fut remis à flot après que des équipes se relayèrent jour et nuit pour parer à ses dégâts, trente-six heures durant. Ce fut un judicieux et bel effort.

Chapitre 14

La bataille de Midway

« Pour quiconque envisage la bataille », affirma Napoléon, « il est une règle qui consiste à concentrer toutes ses forces et à n'en négliger aucune. C'est souvent un bataillon qui décide de l'issue d'une journée. » L'amiral Yamamoto envisageait la bataille contre la flotte étasunienne, et ce de manière très consciencieuse. Aucun nombre d'avant-postes défensifs ne pourrait assurer la sécurité du Japon sauf à pouvoir réduire la flotte étasunienne à un état d'infériorité. La moitié de leurs cuirassés avaient été retirés du jeu pour des durées plus ou moins prolongées au mois de décembre précédent. Mais il leur en restait l'autre moitié, et il y avait tous les porte-avions, qui étaient parvenus à échapper à l'holocauste de Pearl Harbour du fait qu'ils s'étaient trouvés en mer. Si Yamamoto pouvait contraindre les Étasuniens au combat, il pourrait parvenir à détruire un plus grand nombre de navires étasuniens. Alors, peut-être serait-il assez fort pour freiner la construction et l'assemblage d'autres navires en menant des raids par porte-avions contre les ateliers navals de la côte Ouest étasunienne et le canal de Panama, et ainsi s'assurer que le Pacifique restât un lac japonais ; car une attaque par l'Est, via l'Atlantique, aurait constitué une opération très

difficile pour les Étatsuniens à présent que Singapour était tombée. Le désir d'action maritime de l'amiral Yamamoto avait du sens.

Il disposait de bonnes perspectives de réussite. Sous couvert de leur extrême discrétion en temps de paix, les Japonais avaient parié gros sur l'avènement du porte-avions, et avaient fabriqué dix de ces navires pour 1941, alors que les Étatsuniens n'en disposaient que de sept, dont cinq seulement, au début de l'année 1942, sillonnaient le Pacifique¹. L'amiral Yamamoto avait des raisons d'espérer être en mesure d'éliminer les porte-avions étasuniens au cours d'une bataille, pourvu bien entendu qu'il observât la maxime napoléonienne mentionnée en tête du présent chapitre. Il avait toutes raisons d'agir ainsi. Les ressources étasuniennes en fabrication navale, en ingénierie, et en matières premières excédaient largement celles des Japonais, et si on leur en laissait le temps, les Étatsuniens pourraient sans aucun doute redresser la défaite de Pearl Harbour et établir une force navale à laquelle les Japonais ne seraient pas en mesure de s'opposer. La survie du Japon dépendait de son usage le plus primordial de l'opportunité temporaire qui s'offrait à lui.

Il est donc étrange que Yamamoto, ou l'Amirauté japonaise, aient accordé aussi peu d'aide au principe de concentration pour l'opération décisive. Un mois avant le moment choisi, trois des si importants porte-avions japonais, deux grands et un léger, avaient été utilisés pour soutenir l'invasion de Port Moresby dont l'entreprise aurait pu parfaitement être remise à plus tard et qui à cette occasion n'avait pas débouché sur un succès. Le résultat fut que le porte-avions léger fut coulé, un grand porte-avions fut trop endommagé pour pouvoir œuvrer à Midway, et l'autre, bien qu'il échappât aux frappes directes, n'était pas prêt non plus.

L'île de Midway constituait un bon choix d'objectif pour les opérations considérées. Il s'agissait en soi d'une acquisition désirable, les Étatsuniens ayant largement œuvré à la rendre attractive.

1. La récente perte du *Lexington* venait de réduire ce nombre à quatre, et parmi ceux-ci, le *Saratoga* était en cale sèche jusqu'à la fin du mois de mai.

Ils avaient creusé un canal dans le lagon central. Ils avaient fabriqué un champ d'aviation, des défenses équipées de canons, une station radio ainsi que les infrastructures de logement et de détentes nécessaires. Il s'agissait, de fait, d'une base aérienne et sous-marine prête à l'emploi, et comme elle est trouvait à 1000 miles au-delà de l'île de Wake, la base japonaise la plus avancée dans le Pacifique du Nord et du centre, elle s'avérerait utile pour ces deux usages. Aux yeux des Étatsuniens, la base était précieuse en tant qu'avant-poste de couverture pour Pearl Harbour, et il fallait s'attendre à ce qu'une menace contre cette base les amenât à ce qu'ils envoyassent leur flotte à son secours. S'en emparer devrait donc satisfaire les deux objets japonais consistant à étendre leur périmètre défensif et mener une action contre la flotte étasunienne.

Le plan consistait à envoyer contre Midway une invasion de soldats, couverts et escortés par deux cuirassés, un porte-avions léger, huit croiseurs, des destroyers, des dragueurs de mines, ainsi que d'autres vaisseaux auxiliaires. En opération séparée de la force d'invasion, il devait se trouver une force de frappe à base de porte-avions sous le commandement du vice-amiral *Nagumo*, composée de quatre porte-avions, avec en protection des cuirassés, croiseurs et destroyers, dont l'objectif était d'infliger la principale punition à la flotte étasunienne, si on pouvait attirer celle-ci au combat. À quelque distance derrière les porte-avions se trouverait le commandant en chef, avec les trois derniers cuirassés en date, dont le nouveau *Yamato*, le plus grand navire de guerre au monde, équipé de canons de 460 mm. Ces derniers devaient avoir avec eux un porte-avions léger et des destroyers.

Le coup principal porté à la flotte étasunienne, s'il devait être porté, le serait donc par l'action de quatre grands porte-avions. Et comme cela ne correspondait pas au nombre total de porte-avions japonais disponibles à ce moment-là, où se trouvaient donc les autres ? Le grand porte-avions *Zuikaku* était récemment rentré de ses opérations en mer de Corail, au cours desquelles il n'avait subi aucun dommage. Il aurait donc dû être tout aussi prêt que le

Yorktown ; plus prêt même. Pour quelque raison, il ne partit pas avec les autres. Le porte-avions léger *Zuiho* accompagnait le convoi d'invasion. Le porte-avions léger *Hosho* restait avec la principale force de cuirassés.

Deux autres porte-avions légers, le *Ryujo* et le *Junyo*, avaient été dévolus à une opération de diversion au Nord. Il s'agissait d'une attaque menée contre certaines des îles Aléoutiennes. En résumé, le plan était de mener une attaque de bombardement contre la base étasunienne de Dutch Harbour le 3 juin, la veille de l'assaut sur l'île de Midway, dans l'espoir d'attirer les porte-avions étasuniens loin de cette dernière, et ainsi de faciliter sa capture ; mais toutes attentes de cette nature avaient en réalité été rendues caduques par une fuite d'informations qui parvint aux Étasuniens, selon laquelle Midway constituait bien l'objectif principal de l'ennemi. Il était également prévu de s'emparer des îles Aléoutiennes de Kiska, Addu et Atok. Mais même si les États-Unis n'avaient pas reçu d'informations à propos des événements à venir, la division de la force de porte-avions japonais entre les Aléoutiennes et Midway fut une source de faiblesse, car on pouvait s'attendre à ce que les porte-avions étasuniens, qui auraient pu être temporairement attirés vers Dutch Harbour, seraient repartis derechef vers Midway dès le développement d'une attaque contre cette dernière.

Il aurait donc parfaitement été possible pour les Japonais de disposer d'une force de frappe par porte-avions augmentée à Midway d'au moins quatre porte-avions légers, et ils commirent une sérieuse bévue en ne concentrant pas leurs forces. Peut-être ont-ils pensé avoir coulé à la fois le *Lexington* et le *Yorktown* en mer de Corail, mais ils n'avaient aucun moyen d'en être certains. Il aurait par conséquent été prudent de supposer qu'au moins l'un de ces deux navires serait à disposition un mois plus tard, comme d'ailleurs ce fut le cas. Il y avait également le porte-avions *Saratoga*, qui avait récemment été modernisé sur la côte Ouest des États-Unis, et qui, pour ce que pouvaient en savoir les Japonais, aurait tout aussi bien pu être à flot — et *était* à flot au moment où les opérations de Mid-



FIGURE 14.1 – L’amiral Sir Geoffrey Layton

way furent menées². Il aurait donc été raisonnable de supposer que l’on pourrait tomber sur quatre porte-avions étasuniens, voire un

2. Il se trouvait sur la route pour rallier la principale force de porte-avions étasuniens, mais arriva après la bataille.



FIGURE 14.2 – Le maréchal en chef de l'air Sir Robert Brooke-Popham (à gauche) et le général Sir Archibald Wavell

plus grand nombre. Mais qu'il y en eût deux, trois, quatre ou cinq, il était absolument dans l'intérêt des Japonais, en cette occasion très importante, de présenter le plus grand nombre possible de cette classe de navire ; et en allant ratisser tous les vaisseaux de cette sorte capables d'opérer à Midway, ils auraient pu produire quatre à cinq grands porte-avions additionnés de quatre porte-avions lé-

gers, contre une force hypothétique de quatre (et en réalité de trois) grands porte-avions étasuniens. Nous allons voir les conséquences de l'échec japonais à observer le principe de la concentration sur le point décisif.

Comme en mer de Corail, le haut-commandement étasunien disposa d'avertissements grâce aux messages déchiffrés évoquant les intentions ennemies, et put ainsi préparer les contre-mesures nécessaires. Les défenses de l'île de Midway furent améliorées, des avions supplémentaires y furent envoyés, et des soldats et livraisons y furent acheminés en nombre. Connaissant par avance la date de l'attaque, la flotte pouvait également être positionnée en bonne place au bon moment. De cette manière, il y avait de bonnes raisons d'espérer que l'inestimable bénéfice constitué par l'effet de surprise pourrait être volé aux Japonais, et que ce seraient les Étasuniens qui pourraient en jouir. Il serait difficile d'exagérer la valeur pour ces derniers que représenta le sous-développement japonais en matière de techniques de chiffrement.

Les diverses forces japonaises quittèrent leurs différentes bases au cours de la dernière semaine du mois de mai, et commencèrent leur long trajet vers les zones d'opérations qui leur avaient été attribuées. Les Japonais ne soupçonnaient pas que l'autre partie avait eu vent de leurs intentions, et supposaient qu'ils disposeraient d'un jour ou deux pour s'emparer de l'île de Midway avant que la nouvelle de leur apparition amenât une flotte étasunienne sur la scène. Par conséquent, la première mission assignée aux porte-avions de Nagumo fut de mener des bombardements aériens contre l'île de Midway en vue de faire tomber la puissance aérienne étasunienne locale, et de fracasser les défenses de l'aérodrome ainsi qu'en d'autres endroits.

Hormis les sous-marins que chaque partie avait positionnés où ils les pensaient les plus utiles, le commandant en chef maritime étasunien comptait uniquement sur ses porte-avions pour s'occuper de l'ennemi en approche. Bien que certains cuirassés endommagés à Pearl Harbor se trouvassent désormais réparés, il les laissa à dessein

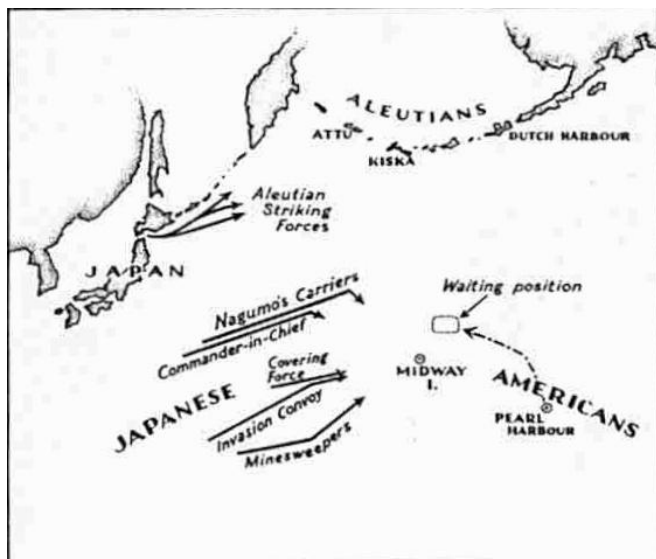


FIGURE 14.3 – Carte illustrant le positionnement des forces en présence avant la bataille de Midway

en arrière. Les porte-avions étasuniens étaient organisés en deux groupes, chacun doté d'une garde de croiseurs et destroyers. L'un de ces groupes (*Task Force 16*) comprenait les porte-avions *Hornet* et *Enterprise* sous le commandement du contre-amiral [R.A. Spruance](#). Le second (*Task Force 17*) disposait du *Yorktown* hébergeant le drapeau du contre-amiral Fletcher et revenu de la mer de Corail, qui commandait l'ensemble des deux groupes.

Le 2 juin, les porte-avions étasuniens atteignirent une position à environ 300 miles au Nord-Est de l'île de Midway, cependant que les diverses forces japonaises ne se trouvaient encore qu'à mi-chemin vers l'île. Les transports japonais, avec leurs navires de guerre d'escorte et les dragueurs de mines approchaient l'île par le

Sud-Ouest. Six-cents miles au Nord de leur position, on trouvait le groupe de porte-avions de Nagumo mettant cap sur le Nord-Est en restant à l'écart de Midway, et qui comptait assurer son approche finale par une trajectoire orientée vers le Sud-Est. Entre les deux, mais à l'arrière (ou à l'Ouest) des porte-avions, se trouvait l'amiral Yamamoto avec ses cuirassés.

Les Étatsuniens, en état d'alerte maximale, envoyaient des avions de reconnaissance depuis Midway loin vers l'Ouest, afin de repérer l'approche ennemie. La première observation fut reportée aux environs de 9h00, le 3 juin, lorsqu'un appareil de Midway aperçut le convoi d'invasion qui approchait depuis le Sud-Ouest. L'officier commandant l'île de Midway ordonna immédiatement une attaque de bombardiers par 9 appareils de l'armée. Ils trouvèrent le groupe d'invasion japonais en fin d'après-midi, et lâchèrent leurs bombes sans parvenir à le toucher, mais rentrèrent en indiquant avoir endommagé deux cuirassés ou croiseurs lourds et deux transports. Par la suite, quatre hydravions [Catalina](#) de la marine menèrent une attaque au clair de lune avec des torpilles aux petites heures du matin le 4 juin, et touchèrent un pétrolier qui conserva malgré cela sa place dans le convoi japonais.

L'amiral Fletcher avait évidemment reçu ces rapports de signalement de l'ennemi. Les informations issues des renseignements qu'il avait reçus auparavant avaient indiqué que les porte-avions de Nagumo allaient bombardier Midway à l'aube du 4 juin, à partir d'une position au Nord-Ouest de l'île. Fletcher décida par conséquent de se déplacer vers Midway, afin de se rapprocher de la position probable de l'ennemi. Il voulait tenter de lancer une frappe contre les porte-avions japonais au moment où leurs avions seraient partis attaquer Midway. Par conséquent, au cours de la nuit, il mit le cap sur l'île depuis le Nord-Est. Nagumo, dont le programme était exactement conforme aux estimations de Fletcher, s'approchait de l'île par le Nord-Ouest.

Le 4 juin, aux premières lueurs du jour, et alors qu'il se trouvait à environ 240 miles de Midway, l'amiral Nagumo fit décoller

sa force d'attaque de 36 bombardiers et 36 bombardiers en piqué, accompagnés d'une escorte de 36 chasseurs. Cette nuée d'avions fut détectée par un radar de Midway depuis presque 100 miles de distance, et toutes les préparations furent effectuées pour la recevoir. Les bombardiers reçurent pour ordre de décoller et de s'éloigner, et les 20 Brewster Buffalo et 6 chasseurs *Wildcat* s'avancèrent à la rencontre de la horde qui s'approchait. Il y eut une bataille aérienne au-dessus de la mer, au cours de laquelle les Buffalo et les *Wildcat*, en plus d'être inférieurs en nombre, montrèrent nettement leur infériorité technique par rapport aux chasseurs japonais; hormis deux appareils, ils furent tous abattus ou sévèrement endommagés. L'aviation japonaise poursuivit son avancée vers Midway et livra son attaque; mais quoique des bâtiments sans importance fussent lourdement endommagés, le terrain d'aviation resta utilisable et les bombardiers étasuniens, qui étaient en vol, ne subirent pas de dommages.

Parmi ces derniers avions, 6 appareils de la *Navy* et quatre appareils de l'armée, tous armés de torpilles, étaient déjà en route pour attaquer les porte-avions ennemis dont la position avait à ce moment été indiquée par les avions de reconnaissance. Ils furent aperçus depuis les porte-avions japonais à environ 7h00, et ceux-ci firent décoller quelques chasseurs pour les contrer; et environ la moitié des avions étasuniens furent abattus avant d'avoir pu lâcher leur torpille. Les autres ne parvinrent à rien de bon, toutes leurs torpilles ratant largement leur objectif. Mais les avions de l'armée qui avaient survécu affirmèrent avoir touché par trois fois, et ceux de la *Navy* une fois.

Nagumo venait de recevoir un message de la part du chef de la force d'attaque contre Midway, lui indiquant qu'il fallait lancer une nouvelle attaque. Lorsqu'il avait lancé sa première vague d'attaque, il avait pris en compte la possible proximité de porte-avions ennemis hostiles, et conservé à bord plus de quatre-vingt-dix appareils armés de torpilles, prêts à être lancés contre des navires. Au moment où le message sus-évoqué fut reçu, et suivi de près par

l'attaque de torpilles menée par les avions de Midway, les avions de reconnaissance japonais dont la mission était de détecter des navires ennemis n'avaient signalé aucune observation. Nagumo fut donc confronté à une décision difficile. Il faudrait environ une heure avant que sa force d'attaque aérienne déjà lancée contre Midway revînt et appontât. Il faudrait également compter environ une heure pour réarmer ses quatre-vingt-dix appareils de réserve avec des bombes en lieu et place de torpilles. S'il lançait immédiatement ce processus de réarmement, une seconde force de frappe pourrait décoller et prendre la direction de Midway juste avant le retour de la première vague, ce qui lui ferait gagner environ une heure de temps en comparaison à un renvoi de la première vague. D'un autre côté, cela signifiait qu'il resterait sans force d'attaque contre des navires durant environ deux heures. Nagumo prit la funeste décision de passer outre le risque que des porte-avions ennemis fussent à proximité, et ordonna que les appareils de réserve fussent réarmés avec des bombes. Les avions furent donc descendus par les ascenseurs pour ce faire.

Un quart d'heure plus tard, un rapport légèrement gênant arriva en provenance d'un avion de reconnaissance japonais, qui signala dix navires ennemis à une distance d'environ 170 miles en direction Est-Nord-Est. Ce rapport était désagréablement vague, ne faisant mention d'aucune information quant aux classes des navires observés. L'amiral Nagumo, qui venait de choisir une manière de procéder, ne voulut pas en changer sans de bonnes raisons. Pourtant, si par malchance il se trouvait des porte-avions au sein du groupe de navire si mal décrit, il pourrait se retrouver en grave danger s'il poursuivait son programme de seconde frappe accélérée contre Midway.

L'amiral pèse le pour et le contre un quart d'heure durant, ressentant évidemment un malaise croissant. Puis il se mit à loucher. Il donna pour instruction à ses porte-avions de suspendre le réarmement des avions équipés de torpilles, pour ceux qui ne l'avaient pas encore subi, et il envoya un message radio à l'avion de

reconnaissance pour qu'il s'assurât et fit mention de la nature des navires ennemis observés. La réponse plus ou moins rassurante qui lui parvint vingt minutes plus tard indiquait que la flotte ennemie était constituée de cinq croiseurs et cinq destroyers. Cependant, dix minutes plus tard, l'amiral Nagumo reçut de la part de l'avion de reconnaissance un nouveau message qui dut constituer choc désagréable. Le pilote distinguait désormais un porte-avions ennemi.

Une heure s'était écoulée depuis que Nagumo avait donné son ordre de changement d'armes, et les avions concernés se trouvaient encore dans les hangars. En outre, le groupe d'appareils qui avait mené la première attaque devait revenir très prochainement. Dix minutes après, les avions volaient déjà en cercle au-dessus des porte-avions, et la direction du vent contraignit Nagumo à tenir son cap pour une durée de quarante minutes pour permettre leur appontage. Ce dut être pour lui une période d'anxiété presque insupportable. Il ne pouvait pas en même temps faire décoller une force d'attaque contre le ou les porte-avions étasuniens tout en laissant ré-apponter ses avions de retour de Midway. Il ne pouvait pas non plus pratiquer cet appontage sans conserver son cap, ce qui facilitait la tâche pour des avions ennemis qui pouvaient être à sa recherche ; et bientôt il reçut la mauvaise nouvelle de la part de ses avions de reconnaissance : des avions étasuniens en grand nombre avaient décollé et volaient dans sa direction. Les minutes s'écoulaient, ressemblant à des heures, au fur et à mesure que ses propres avions continuaient d'apponter sur le pont de leur porte-avions. À 9h17, enfin, le processus horripilant fut terminé, et Nagumo fit immédiatement changer le cap des navires de 90° à bâbord. Mais avant qu'il pût faire monter sur le pont une force de frappe, un groupe d'avions-torpilleurs ennemis apparut dans le ciel.

Les premières recherches menées depuis les porte-avions étasuniens, ce matin-là, avaient été lancées depuis le *Yorktown* à 4h30. Ces avions n'avaient rien vu ; mais des signalements de l'ennemi commencèrent bientôt à parvenir en provenance de l'aviation de Midway. Le premier fut reçu à 6h00, positionnant les porte-avions

et cuirassés ennemis à environ 200 miles au Ouest-Sud-Ouest des navires étasuniens. Comme le *Yorktown* devait faire apponter ses avions de reconnaissance, l'amiral Fletcher fit ordonner à l'amiral Spruance d'attaquer avec les deux autres porte-avions.

La première idée de ce dernier fut de s'approcher quelque peu de l'ennemi, car une distance de 200 miles était trop importante pour les avions-torpilleurs, avec leur rayon d'action de 175 miles. Mais lorsque la nouvelle de la frappe japonaise contre Midway lui parvint peu de temps après, l'idée vint à Spruance et à son chef d'État-major qu'ils disposaient d'une chance de surprendre les porte-avions ennemis au moment où ils seraient embarrassés par le ré-appontage de leur force de frappe envoyée sur Midway. Les calculs suggérèrent que de ce point de vue, le meilleur moment pour attaquer était aux alentours de 9h00, ce qui supposait que l'on fit décoller les avions entre 7h00 et 7h30. Cela impliquait un vol dangereux prolongé pour les avions-torpilleurs, mais il fut décidé de tenter cette chance.

Le décollage depuis le *Hornet* et l'*Enterprise* commença à 7h00 et prit quelque temps à être effectué. Tous les avions disponibles furent envoyés, l'amiral Spruance croyant dans le principe de la frappe concentrée. Chaque navire envoya environ 14 avions-torpilleurs, 33 bombardiers en piqué, et 10 chasseurs ; on conserva une douzaine de ces derniers pour la protection du porte-avions. L'amiral Fletcher maintint l'aviation du *Yorktown* à bord pour une durée de presque 2 heures de plus, puis n'en envoya que la moitié. Apparemment, il ne croyait pas en le principe de concentration.

Pendant que l'aviation ainsi envoyée volait au-dessus de la mer ensoleillée à destination de l'ennemi, les avions étasuniens de Midway menèrent de nouvelles attaques. Juste avant 8h00, seize bombardiers en piqué du corps des Marines prirent pour cible le porte-avions japonais *Hyriu*. Des chasseurs japonais contre-attaquèrent, et abattirent huit et en endommagèrent six autres suffisamment pour qu'ils ne fussent jamais réparés, si bien qu'il n'en resta que deux disponibles pour de nouvelles actions. Dix bombes environ

furent lâchées, mais toutes manquèrent leur cible. Aux environs de 8h00, quinze bombardiers *Flying Fortress* arrivèrent pour mener un bombardement d'altitude. Ils estimèrent avoir frappé quatre fois leur cible, mais en réalité ne la touchèrent pas du tout. Ils furent rapidement suivis par onze bombardiers *Vindicator* du corps des Marines qui manquèrent également leur cible. L'aviation basée à terre n'était donc parvenue à rien. Qu'allaient faire les avions qui avaient décollé depuis la mer ?

Les avions-torpilleurs furent les premiers à découvrir l'ennemi. Ceux qui avaient décollé depuis le *Hornet* et l'*Enterprise*, après avoir atteint séparément la position ennemie estimée, ne voyant qu'une mer vide à perte de vue, durent se mettre à chercher l'ennemi pendant quelque temps avant de l'apercevoir. Le groupe du *Hornet* le trouva le premier, aux environs de 9h30. Féroce ment attaqués par des chasseurs japonais, ils furent tous mis en pièce et détruits. Quelques minutes plus tard, les avions du groupe envoyé par l'*Enterprise* subirent presque le même sort. Onze avions furent abattus, et les torpilles lâchées par les trois appareils restant ratèrent toutes leur objectif. Un peu plus tard, le groupe du *Yorktown* apparut. Bien qu'ayant décollé longtemps après les autres, il avait suivi un trajet plus direct vers l'ennemi. Seulement deux appareils en revinrent, et aucun ne toucha sa cible. Les attaques de torpilles débouchèrent sur un échec complet, et l'aviation utilisée pour les lancer était quasiment réduite à néant.

Restaient les bombardiers en piqué. Si ceux-là ne réussissaient pas mieux que les avions-torpilleurs, les perspectives deviendraient très sombres pour les Étatsuniens.

Tous les bombardiers en piqué du *Hornet* échouèrent à trouver leur cible. L'amiral Spruance n'avait envoyé aucun avion de reconnaissance, et nul n'était pour l'heure au fait du changement de trajectoire vers le Nord-est pratiqué par l'amiral Nagumo. La plupart des appareils étasuniens se rendirent donc à la position calculée de l'ennemi suivant sa trajectoire Sud-Est précédemment observée. Ne les y trouvant pas, les bombardiers en piqué du *Hornet* virèrent

au Sud-Est en direction de l'île de Midway. Ils n'aperçurent bien entendu aucun ennemi, et finirent par atterrir sur l'île ou tomber à la mer.

Il ne restait désormais plus que les bombardiers en piqué de l'*Enterprise* et du *Yorktown*. Mais le destin allait à présent basculer du tout au tout. Les deux groupes repèrent l'ennemi visuellement et, par pure chance, arrivèrent pratiquement au même moment à son contact, bien qu'ils eussent décollé de leurs porte-avions respectifs à une heure et demi d'écart. Qui plus est, l'heure de leur apparition fut aussi heureuse que le fait qu'ils aient pu se retrouver. La dernière attaque par avion-torpilleur, qui était encore en cours alors que les bombardiers en piqué pratiquaient leur approche à 19 000 pieds, avait attiré tous les chasseurs japonais à proximité du niveau de la mer. Ne disposant pas de radar, les Japonais ne pouvaient pas être prévenus de l'arrivée des bombardiers en piqué, et leurs chasseurs n'eurent par conséquent pas le temps de remonter pour contrer cette nouvelle menace. Tous ensemble, ces bombardiers en piqué étaient au nombre de cinquante-quatre, et ils partagèrent leurs attentions entre trois des porte-avions japonais, l'*Akagi*, le *Kaga* et le *Soryu*. Précipités vers le bas et ne rencontrant en pratique aucune opposition, ils lâchèrent une cascade de bombes en direction de leurs cibles respectives.

Les trois porte-avions japonais furent lourdement touchés et furent la proie d'importants incendies. L'*Akagi* fut abandonné dans l'après-midi et coula le lendemain matin. Le *Kaga*, toujours en feu, sombra le soir-même. Le *Soryu* fut abandonné quasiment sur-le-champ, mais comme les incendies semblaient se calmer, il fut tenté de le prendre en remorque. Mais aux environs de midi, le sous-marin étasunien *Nautilus* l'aperçut. Deux heures plus tard, le sous-marin tira deux torpilles qui frappèrent toutes les deux leur cible. Ainsi périt le *Soryu* qui sombra avant la tombée de la nuit.

De manière quasiment instantanée, la force de porte-avions japonais venait d'être réduite de trois unités. Qui plus est, les avions qui étaient à bord des navires touchés avaient coulé avec eux.

Comme il l'avait espéré, l'amiral Spruance avait surpris les Japonais alors qu'ils ravitaillaient et ré-armaient leurs avions. Les trois quarts de l'aviation de frappe japonaise avaient été éliminés.

Le seul porte-avion japonais restant était le *Hiryu*, désormais seul face aux trois porte-avions étasuniens. Il fit de son mieux pour rétablir la situation. À 11h00, il avait fait décoller dix-huit bombardiers en piqué et six chasseurs, tout ce qu'il avait pu préparer. Une heure plus tard, les avions s'approchaient du *Yorktown* juste au moment où les bombardiers en piqué lancés depuis ce dernier attendaient leur tour pour apponter. Ces appareils étasuniens reçurent l'ordre de se disperser pendant l'approche de l'attaque japonaise.

Malgré les meilleures tentatives menées par les chasseurs Wildcat, certains appareils japonais parvinrent à passer, et trois coups frappèrent leur cible. Des incendies éclatèrent, et le navire s'arrêta. Mais on parvint à contrôler les incendies, et une heure et demie plus tard environ, le *Yorktown* était de nouveau opérationnel. Mais pas pour longtemps. Le *Hiryu* avait mis en place une nouvelle force de frappe constituée de dix avions-torpilleurs et de quelques chasseurs, qu'il fit décoller vers 13h30. Une heure plus tard, les avions se précipitaient contre la patrouille de chasseurs du *Yorktown* pour lâcher des torpilles de toutes parts sur le porte-avions étasunien. Deux d'entre elles atteignirent leur cible, bloquant le gouvernail, provoquant une brèche dans les réservoirs de carburant côté bâbord, et un important gîte du navire. Ce coup avait été mortel. Même si le *Yorktown* resta en surface plus de deux jours au cours desquels il reçut encore d'autres frappes de torpilles lancées depuis un sous-marin, il finit par chavirer puis sombrer.

Le *Hiryu* avait pu lancer deux attaques contre le *Yorktown* sans son tour être venu. Mais son tour était venu. Avant sa première attaque contre le *Yorktown* (c'est-à-dire, quelque temps avant midi), l'amiral Fletcher avait ordonné au capitaine de son navire amiral de faire décoller une escadrille de recherche pour constater où en était la situation des porte-avions japonais. Plusieurs heures durant, celle-ci ne trouva rien, mais à trois heures moins le

quart, un message signalant la présence d'un porte-avions accompagné de navires armés fut reçu. À ce moment, le *Yorktown* était dans l'incapacité d'utiliser son aviation et le *Hornet* était dépourvu d'avions-torpilleurs comme de bombardiers en piqué. Cependant, l'*Enterprise* fit décoller vingt-quatre bombardiers en piqué, dont dix étaient des survivants du *Yorktown*. Ils trouvèrent le groupe du *Hiryu* à 17h00, et quoique ne disposant pas d'escorte de chasseurs, ils parvinrent à percer son rideau de défense et à l'atteindre par quatre fois. Des dégâts importants furent infligés au porte-avions japonais. Des incendies incontrôlables se déclenchèrent, et le navire coula tôt le lendemain matin.

L'escadrille japonaise lancée depuis le porte-avion et qui avait infligé de nouveaux dégâts à la flotte étasunienne avait été détruite. Trop tardivement, l'amiral Yamamoto se mit à regretter la dispersion de sa puissance aérienne entre Midway et les Aléoutiennes. Il fit ordonner aux porte-avions légers *Ryujo* et *Junyo*, dépêchés aux Aléoutiennes, de mettre le cap sur Midway à toutes machines ; mais ils étaient très éloignés et ne purent arriver que deux jours plus tard. S'ils avaient été présents dès le départ, ils auraient bien pu changer l'équilibre des forces en défaveur des porte-avions étasuniens ; car bien qu'il en restât deux intacts après que les quatre grands porte-avions japonais avaient été mis hors de combat, leur aviation combinée ne s'élevait plus qu'à 3 avions-torpilleurs et 43 bombardiers en piqué, soit moins que les quelque 50 avions-torpilleurs et bombardiers en piqué combinés qui constituaient la part aérienne embarquée sur un seul porte-avions étasunien lorsque la bataille avait commencé. Qui plus est, certains des 46 appareils étasuniens étaient endommagés, et leurs équipages épuisés.

On aurait totalisé quatre appareils avec le porte avions léger *Zuiho* (et sa force de transport) et le *Hosho* (et ses cuirassés), additionnés au *Ryujo* et au *Junyo*. Il y avait également le grand porte-avions *Zuikaku*, qui fut en mer deux ou trois jours plus tard, et aurait sans doute pu, suivant l'exemple du *Yorktown*, être remis à flot deux ou trois jours plus tôt. Si l'amiral Yamamoto avait

conservé à l'esprit une version navale modernisée du dicton de Napoléon voulant qu'« *un porte-avions léger décide souvent de l'issue d'une journée* », la bataille critique du 4 juin se serait sans doute achevée par un triomphe de sa part.

Il commit l'erreur supplémentaire de poursuivre deux objets de conflits simultanément. L'utilisation de l'aviation des porte-avions japonais pour bombarder l'île Midway était en conflit avec les prérequis d'une bataille navale qu'il avait à coeur de déclencher. Les attermolements et l'agitation de Nagumo qui ne parvenait pas à déterminer s'il devait armer sa seconde vague de frappe avec des bombes pour Midway ou des torpilles pour les navires illustre avec éclat l'antagonisme fondamental entre les deux tâches que son commandant en chef lui avait imposées ; tout comme le fait qu'il finit par être surpris par une attaque aérienne ennemie avec tous ses avions-torpilleurs et bombardiers en piqué à bord démontre le danger induit par des directives doubles de cette nature. Ce fut une erreur de stratégie qui contribua fortement à faire perdre la bataille aux Japonais.

Que l'aviation lancée depuis la mer fût requise pour ramollir les défenses de Midway avant le débarquement ne contribue guère qu'à souligner l'échec de Yamamoto à concentrer sa puissance aérienne pour l'opération décisive. Une telle concentration lui aurait au moins permis de garder des porte-avions libres de veiller à l'apparition de navires ennemis. On peut cependant arguer que les Japonais auraient raisonnablement pu compter sur l'effet de surprise à Midway, et ce pour une durée assez prolongée, qui leur aurait permis de terminer les bombardements de l'île avant de devoir affronter les navires de guerre étasuniens. Si cette considération fut ce qui détermina leur stratégie, le résultat désastreux tient lieu d'avertissement solennel : les hypothèses confortables présument l'absence de l'ennemi, toujours hasardeuses, le sont tout particulièrement à l'âge de la guerre aérienne.

Car, comme les événements qui marquèrent cette bataille l'ont établi avec une clarté tout à fait particulière, les porte-avions sont

sujets à des périodes délicates de paralysie opérationnelle, chose étrangère aux navires armés. Un cuirassé ou un croiseur qui vient de bombarder une cible peut retourner ses canons vers une autre cible en quelques secondes, et peut faire feu quasiment sans discontinuer jusqu'à épuisement de ses munitions. Mais le porte-avions, tel qu'il est constitué à présent, souffre d'une lacune embarrassante lorsque son aviation revient apponter, est en cours de décollage, est en cours de ravitaillement, ou de ré-armement, et il est singulièrement vulnérable aux attaques durant ces phases. Même avec des opérations méticuleusement planifiées et dirigées, ces temps « *morts* » introduisent un degré inévitablement élevé de chance dans la guerre par porte-avions, qui tend à rendre une confrontation entre deux flottes de porte-avions inhabituellement spéculative. Ce fut l'exploitation réussie de l'un de ces temps morts ennemis par les États-Uniens à Midway qui fut la raison principale de la victoire éclatante de trois porte-avions contre quatre. Mais il aurait suffi d'un tout petit changement dans la roue de la fortune pour faire basculer l'avantage de l'autre côté. Une demi-heure de plus aurait suffi pour que les quatre forces de frappe japonaises fussent dans les airs. Les bombardiers en piqué de l'*Enterprise*, volant selon des calculs pratiqués à l'aveugle et sans l'aide de rapports de reconnaissance réguliers, faillirent manquer l'ennemi tout aussi complètement que ceux du *Hornet*, et si cela s'était produit, il serait resté trois porte-avions japonais survivants plutôt qu'un seul.

Le haut degré selon lequel la chance semble dominer les opérations des porte-avions de cette nature, au détriment de la compétence, de l'entraînement et de l'expérience invite à s'interroger sur la validité de la stratégie qui consiste à utiliser des porte-avions pour en détruire d'autres. Il n'y a pas de méthode pour se débarrasser de la menace d'un navire de combat sauf à le couler ou à le capturer. Mais les attaques aériennes lancées par porte-avions peuvent être contrées en abattant les avions, ainsi qu'en coulant le porte-avions depuis lequel ils sont lancés. Il faut se souvenir que les compléments aériens des porte-avions de Midway, japonais comme

étasuniens, représentaient un compromis entre les deux principes sus-mentionnés de la victoire par destruction des porte-avions ennemis et de destruction de son aviation ; et il en va de même aujourd'hui. Certains chasseurs ont été livrés et continuent de l'être pour le second dessein, et certains avions torpilleurs et bombardiers en piqué pour le premier, chaque contingent étant intégré aux dépens de l'autre. À Midway, les chasseurs formaient tout juste un tiers de l'aviation de complément : pourtant leur influence sur le résultat de la bataille fut considérable, handicapés que furent les Japonais par l'absence de radar sur leurs porte-avions, et handicapés que furent les Étasuniens par leur qualité de leurs avions inférieure à celle des avions ennemis. Si la proportion de chasseurs devait être fortement accrue, même jusque 100 %, les chances que des avions torpilleurs ennemis et des bombardiers traversent le rideau de protection des chasseurs et atteignent le navire pourraient devenir trop faibles pour mériter une prise de risque.

Cette théorie des « *chasseurs* » fut testée en pratique lors de la bataille de la mer des Philippines, qui se produisit plus tard, au cours de laquelle environ 550 avions japonais tentèrent de toucher la flotte étasunienne. Ils furent contrés par environ 300 chasseurs qui abattirent 400 appareils ennemis au prix d'une vingtaine de leurs propres appareils. Seuls quelques attaquants japonais parvinrent à traverser l'écran de chasseurs, et certains d'entre eux furent alors abattus par l'artillerie anti-aérienne ; et les dégâts causés à la flotte furent négligeables. À présent que les missiles et les **fusées de proximité** ont accru la puissance de l'artillerie, une flotte qui compte détruire l'aviation ennemie plutôt que ses porte-avions devrait être encore plus en sûreté.

Compter sur ce principe résoudrait plusieurs problèmes qui se sont avérés difficiles à Midway. Cela réduirait fortement les périodes de « *paralyse* » au cours desquelles les avions sont réarmés et qu'on leur refait le plein de carburant, car le réarmement des chasseurs est une opération très simple et rapide. Comme les chasseurs n'auraient pas à opérer aussi loin de leurs porte-avions que les

dénommées forces de frappe, cela simplifierait le contrôle et réduirait le temps au cours duquel les porte-avions sont contraints à une trajectoire de « *prise en charge* » au bénéfice de l'aviation sur le retour. Et cela éloignerait les porte-avions des batailles distantes et séparées jusqu'à proximité de la flotte à laquelle ils appartiennent. Par-dessus tout, cela diminuerait l'élément de pure chance dans les opérations de porte-avions.

Certains condamneront une telle stratégie comme « *défensive* ». Mais il s'agit d'un terme erroné en l'espèce ; et de fait il y a eu beaucoup de confusion dans les pensées au sujet de l'offensive et de la défensive depuis que la puissance aérienne a été portée par ses adeptes comme appelant à une nouvelle idée de stratégie par l'introduction d'une troisième dimension à l'art de la guerre. Le fondement de cette affirmation est erroné, car ce furent les sous-marins, et non les avions, qui portèrent la troisième dimension, et, étant erroné, il ne serait pas surprenant qu'il débouche sur des faussetés supplémentaires. Les termes d'offensive et de défensive ont traditionnellement été en lien avec les forces armées ennemies. L'aviation est par conséquent au moins aussi offensive si elle porte ses attentions sur l'aviation ennemie que si elle les porte vers ses terrains d'aviations, fussent-ils terrestres ou flottants.

Le fait que, avec une stratégie de « *chasseurs* », l'ennemi (s'il croit encore aux bombardiers et aux avions-torpilleurs) s'en prenne aux chasseurs ne cantonne pas ceux-ci à un rôle défensif. Cette stratégie leur donne en revanche l'avantage de la position. Ils n'ont plus la tâche de rechercher la position de l'ennemi sur de grandes étendues d'eau, en courant non seulement le risque de ne pas le trouver mais également celui qu'il déclenche une attaque contre la flotte alors que les avions de recherche sont au loin. Les chasseurs restent toujours avec la flotte et sont ainsi toujours sur place où l'on a le plus besoin d'eux, et où il est le plus probable de rencontrer l'ennemi.

Le bénéfice de contraindre l'ennemi à venir à votre rencontre, s'il désire provoquer quelque dégât, en restant à proximité de ce

qu'il veut abîmer est bien illustré dans le cas des protections de convois. Les officiers navals britanniques ont toujours méprisé la besogne de l'escorte autour des convois, et ont souvent essayé de s'en abstraire en la décrivant comme défensive, et par conséquent inférieure à une politique offensive, qui consiste, pour eux, à filer à la recherche des vaisseaux ennemis et à la chasse aux renseignements sur l'ennemi, parfois à des distances extravagantes. Il existe des cas au cours de la dernière guerre où des destroyers furent envoyés chasser des sous-marins signalés à 500 miles de distance ; ces derniers, lorsque les destroyers atteignaient le point de signalement, pouvaient dès lors s'être déplacés à trois ou quatre cents miles de distance, et bien souvent l'avaient effectivement fait. Malgré l'argument que l'initiative est laissée à l'ennemi, il est néanmoins un fait que durant deux guerres, ce furent à proximité des convois que le plus grand nombre de sous-marins allemands furent détruits, n'en déplût aux partisans des « *poursuites* », bombardements de centres de production et bases de U-boots, balayages aériens, et offensives dans la baie de Gascogne. Et un système amenant à la destruction de la plus forte proportion de navires ennemis ne peut pas être si mauvais, quel que soit le nom qu'on lui donne.

En guerre au canon, comme le canon est inséparable du navire sur lequel il est installé, couler le navire met fin à la carrière de ce canon donné. Ceci ne s'applique pas à la guerre par porte-avions, où couler une proportion de porte-avions peut ne pas du tout immédiatement déséquilibrer la puissance de combat aérienne de la flotte de porte-avions, car l'aviation du porte-avions coulé, si elle est en vol au moment où son porte-avions a été attaqué, peut sans doute poursuivre ses opérations depuis un autre navire. Il se peut que cela ne surcharge pas énormément les opérations, car les pertes en avions des porte-avions qui n'ont pas coulé auront pu laisser de l'espace pour cela. Bien sûr, dans le cas extrême où l'ensemble des porte-avions présents sont coulés, comme à Midway, l'aviation ne dispose d'aucun point d'attache pour apponter et peut donc être

perdue.³

D'un autre côté, si l'objectif premier est de détruire l'aviation ennemie plutôt que ses porte-avions, sa force aérienne diminue automatiquement en proportion des destructions. Les porte-avions se trouvant ainsi dégarnis pourront par la suite être réapprovisionnés en appareils; mais les aviateurs expérimentés ne tombent pas du ciel. Cela risque de ne pas servir à grand-chose à des porte-avions ennemis de rester en surface si les attaques qu'ils peuvent mener sont assurées par des équipages perdant peu à peu leur qualité, dont le plus gros se trouvera anéanti à chaque vague d'attaque en échange d'un très maigre résultat. Lorsque l'on s'intéresse aux objectifs, beaucoup d'arguments plaident en faveur de l'attaque des avions plutôt que celle des porte-avions. Lors de la bataille de la mer des Philippines, les chasseurs étasuniens remportèrent une victoire aussi importante que Midway, bien qu'ils ne coulassent aucun navire. Et ils la remportèrent à un coût très moindre : car là où, à Midway, les pertes navales étasuniennes s'établirent à 1 pour 4 Japonais, et pour l'aviation, à 1 pour 3 Japonais, les pertes de l'aviation en mer des Philippines restèrent sous les 1 pour 20.

En mer des Philippines, l'amiral Spruance avait appris par suite de ses reconnaissances aériennes que la flotte japonaise s'approchait par l'Est pour l'attaquer. Pourtant, il se retint délibérément de se porter à sa rencontre. Son objet était d'assurer une couverture à l'invasion de [Saipan](#) qui était alors en cours, et il affirma qu'en restant en position, les Japonais allaient devoir venir à lui et lutter sur son propre terrain s'ils voulaient intervenir. Aussi les attendit-il, avec ses chasseurs prêts au combat. En temps voulu, les bombardiers japonais se présentèrent, et les Étasuniens écrasèrent toutes leurs attaques, l'une après l'autre, dans un massacre tel que chiffré ci-avant.

Pourtant, le sentiment prévaut à tel point parmi nos combat-

3. Quoique ses aviateurs puissent être secourus par les croiseurs et destroyers amis.

tants qu'ils devraient se jeter droit sur l'ennemi en toutes circonstances que l'amiral Spruance fit une affirmation navrée après la bataille, énonçant qu'il aurait souhaité pouvoir prendre la direction de l'Ouest à la recherche de la flotte japonaise au lieu d'attendre en position de couverture que celle-ci s'attaquât à lui. Que le vainqueur se sentît contraint de présenter ses excuses pour avoir remporté la victoire peut passer pour indiquer un certain sentiment de culpabilité de sa part pour avoir gagné d'une manière que les autres pourraient considérer comme peu orthodoxe. Pourtant, c'est bien la victoire qui compte, et non la manière de l'atteindre ; et il est évidemment possible que l'amiral Spruance remportât sa réussite éclatante pour la raison-même qu'il agit de cette manière précise. Néanmoins, il sentit qu'il était nécessaire d'indiquer, comme pour atténuer sa conduite, que s'il avait avancé vers l'ennemi, il aurait pu partir sur une fausse piste à la recherche des Japonais qui auraient eu alors tout loisir de libérer Saipan dans son dos. Justement, la position qu'il avait choisie rendait cela impossible, et les Japonais ne disposaient pas d'autre choix que d'essayer de se battre pour passer. Et au cours de cette tentative, ils subirent une cuisante défaite.

Un autre exemple célèbre de victoire remportée de la même manière est illustré par la [bataille d'Angleterre](#). Les bombardiers ennemis avancèrent sur les chasseurs qui assuraient la couverture de la Grande-Bretagne, et se firent réduire en miettes. La chose singulière est que certains des plus hauts dignitaires de la *Royal Air Force* persistent à ce jour à considérer avec mépris le chasseur comme arme défensive, non sans, dans le même temps, revendiquer les plus hautes distinctions de toute la guerre pour cette victoire, remportée par les chasseurs.

L'usage de l'aviation dans un rôle similaire en mer n'impliquerait pas nécessairement une défensive stratégique de la part de la flotte qu'ils accompagneraient. Au contraire, leur effet pourrait être d'accroître la liberté offensive générale de la flotte en éliminant les pires des incertitudes et certains risques imprévisibles apparaissant

comme inhérents au combat entre porte-avions ; qui provoqua à Midway un sérieux revers à une flotte supérieure en porte-avions, et jouissant d'un monopole en matière de cuirassés, même en tenant compte de toutes les erreurs stratégiques commises par Yamamoto et des bourdes tactiques consenties par Nagumo.

Prenons l'hypothèse selon laquelle l'amiral Yamamoto aurait garni ses quatre grands porte-avions et ses deux porte-avions légers de chasseurs. Il aurait alors pu disposer — au vu de la taille moindre qui est celle des chasseurs — d'environ 400 chasseurs Zero contre 104 chasseurs Wildcat et Buffalo et 240 avions torpilleurs, bombardiers en piqué, forteresses volantes, Catalina et [Marauder](#) provenant à la fois des porte-avions et de Midway. Ainsi armé, faut-il considérer comme improbable l'idée que l'amiral Yamamoto aurait pu s'emparer de l'île de Midway sans trop s'exposer aux dégâts, même sans radar ? Équipé de radars, cela aurait, par analogie avec l'épisode de la mer des Philippines, été une certitude. Et les chances plaident pour que, selon cette hypothèse, les porte-avions étasuniens auraient quitté le combat sans aucun avion survivant.

En l'état, l'amiral Yamamoto eut à subir des pertes désastreuses sans s'emparer de l'île, et ce fut déconfit qu'il battit en retraite vers l'Ouest. Sa retraite marqua le vrai point de basculement de la guerre. Ce qui était en jeu à Midway était le contrôle des flots sur les océans Pacifique et Indien. La défaite japonaise n'accorda pas immédiatement aux Étasuniens le contrôle immédiat de toutes les zones du Pacifique. En revanche, elle rendit certain le fait qu'ils pourraient avec le temps prendre ce contrôle. Si la bataille de Midway avait été favorable aux Japonais, le contrôle des mers aurait pu rester en mains japonaises ; et si tel avait été le cas, la guerre aurait pris une trajectoire différente.

Chapitre 15

La fin d'une époque

J'ai fait mention au [chapitre huit](#) du fait que le 10 décembre 1941 constitua un point de bascule dans l'histoire britannique, voire dans l'histoire du monde. Cette date marqua, de fait, la fin d'une époque ; celle de la dominance britannique sur les mers. Au cours des vingt années passées, la Grande-Bretagne avait partagé cette domination avec les États-Unis à égalité ; mais avant cela, la Grande-Bretagne avait été reconnue par tous comme la principale puissance navale mondiale plus d'un siècle durant, depuis que Nelson avait écrasé la flotte méditerranéenne des Français à [Aboukir](#), en 1798. Et encore cette bataille n'avait-elle constitué que l'apogée des deux siècles précédents, constellés de prouesses navales qui avaient permis à la Grande-Bretagne de tenir face à tous les rivaux maritimes, puis de les vaincre, l'un après l'autre.

Au cours de ces trois siècles précédant 1941, la Grande-Bretagne n'avait pas été sans connaître des hauts et des bas navals. La flotte britannique n'avait pas toujours donné le meilleur d'elle-même au cours des âpres [guerres anglo-hollandaises](#) du XVII^{ème} siècle. En 1690, au cours de la [bataille du cap Bézeviens](#) contre les Français, les Anglais subi une nette défaite. En 1781, l'échec de l'[amiral Graves](#) à

chasser les Français de [Chesapeake](#) s'apparenta à une défaite, car il fut déterminant pour la reddition de [Cornwallis à Yorktown](#), et par conséquent pour la réussite de la révolte des colonies d'Amérique. Et en 1914, les croiseurs cuirassés de l'amiral [Cradock](#) avaient été anéantis par les [Scharnhorst](#) et [Gneisenau](#) lors de la [bataille de Coronel](#). Mais chacun de ces revers avait été compensé par une victoire avant la fin de la guerre concernée, cap Bézéviers par la [bataille de Barfleury-La Hougue](#), Chesapeake par la [bataille des Saintes](#), et Coronel par la [bataille des Falklands](#) un mois plus tard.

L'envoi par le fond du *Prince of Wales* et du *Repulse*, et le contrôle qui s'ensuivit sur le Pacifique Sud-Ouest par les Japonais ne fut jamais compensé, du moins par les Britanniques. Ce furent les États-Uniens qui firent la différence avec leur victoire au large de Midway.

Quelles furent les causes de l'effondrement naval britannique au mois de décembre 1941 face aux Japonais ? La raison immédiate en fut la présence à Londres d'un ministre de la défense tellement convaincu de sa propre compétence personnelle en matière de stratégie navale qu'il fut prêt à ignorer les conseils de ses experts navals professionnels et de les contraindre à des mesures de défense en Malaisie qui n'étaient manifestement pas du tout de leur goût. Et leurs réticences n'étaient de nature à étonner personne, car la proposition que le ministre imposa à l'Amirauté était de préférer une force moindre à une force importante pour traiter un ennemi plus fort que soi ; il s'agit à tout le moins d'une curiosité historique. Tous les ouvrages de stratégie, fondés sur les expériences du passé et les préceptes des grands maîtres en l'art de la guerre, adoptent exactement la vision contraire. Ils s'accordent à affirmer que vous ne pouvez pas être trop fort au point décisif. Il n'est guère besoin d'expliquer que Singapour était le point décisif au vu des conséquences induites par sa perte.

M. Churchill semble également ne pas avoir bien compris la partie jouée par l'aviation en 1941 comme élément essentiel de la puissance maritime. Même si le *Prince of Wales* et le *Repulse* au-

raient sans doute fini par être coulés à un moment ou à un autre, du fait qu'ils constituaient une force par trop faible pour les tâches qui leur étaient assignées, la vitesse avec laquelle leur sort fut réglé découla de leur manque de défense contre les attaques aériennes, qui résulta lui-même de l'absence d'un porte-avions, et de l'extrême faiblesse de l'aviation militaire basée en Malaisie. Il est vrai que le porte-avions *Indomitable*, qui avait été destiné à accompagner la flotte d'Orient, se transforma en perte inattendue à un moment tardif. Mais l'on disposait du porte-avions *Hermes* dans l'océan Indien, que Sir Tom Phillips aurait pu prendre en passant, alors qu'il fut laissé sur place. Certes, ce porte-avions était ancien, petit, et peu rapide. Mais un porte-avions ancien, petit et peu rapide aurait sans aucun doute beaucoup mieux servi que pas de porte-avions du tout. Dans son mémorandum en date du 28 août, le premier Lord de l'Amirauté avait proposé d'adjoindre ce porte-avions à la flotte d'Orient, ce qui démontre que les plus hautes autorités navales l'avaient estimé capable de tenir cette position.

Des chasseurs basés à terre auraient cependant pu remédier en grande partie à l'absence de porte-avions, pourvu qu'ils fussent en nombre suffisant. Car la flotte d'Orient aurait été en mesure de remplir sa mission de défense de la Malaisie en restant dans les eaux côtières de Malaisie où des chasseurs basés à terre auraient pu lui accorder une protection aérienne continue durant le jour s'ils avaient été présents en nombre suffisant. Mais on n'en disposait que de trop peu, et ceux dont on disposait étaient d'une qualité inférieure aux chasseurs japonais. On trouvait plusieurs aérodromes tout à fait adaptés sur la côte Est de la Malaisie, à Mersing, Kuantan et Kota Bharu, si l'on avait disposé des chasseurs pour en faire usage. Il est ironique de penser que le *Prince of Wales* et le *Repulse* furent coulés par des attaques aériennes à un jet de pierre de l'aérodrome de Kuantan dont les chasseurs avaient été évacués la veille, par suite du manque de chasseurs disponibles pour contrer les attaques de bombardiers japonais.

Qu'un nombre convenable de chasseurs pût ou ne pût pas sau-

ver la colonie, leur présence aurait sans aucun doute amélioré de manière conséquente les chances de tenir une défense réussie. Un grand nombre de chasseurs aurait pu être livré à la Malaisie si M. Churchill en avait décidé ainsi. Mais, comme nous l'avons vu, il s'occupait à céder des Hurricane par centaines pour la défense de pays étrangers tout en faisant fi des besoins de l'extrême-Orient britannique.

Pourquoi fit-il montre d'une telle insouciance quant à la défense d'une position clé britannique ? Je pense que certaines raisons sont sans doute en lien avec la fonction du ministère de la défense qui fut portée dans la sphère politique pour la première fois par M. Churchill. Il existe un danger de voir cette fonction, lorsqu'elle est adjointe à celle de premier ministre, identifier de manière trop étroite le chef du gouvernement avec la conduite des opérations de guerre. Si les missions du premier ministre et du ministre de la défense sont concentrées sur un seul homme, il est inévitable que, dans une certaine mesure, son attention et son énergie se trouvent absorbées par la direction de la guerre au quotidien, comme ministre de la défense, avec l'espoir de gloire personnelle du fait des victoires à venir, au détriment de la vision large et raisonnée qui doit être celle d'un premier ministre, dont la vraie fonction en temps de guerre est d'œuvrer aussi librement et indépendamment que possible des tractions et pressions stratégiques, industrielles et politiques, tout en gardant un œil résolument tourné au-delà des combats, vers la paix à venir.

On ne peut lire les ouvrages écrits par M. Churchill sur la seconde guerre mondiale sans ressentir un sentiment de stupéfaction face aux gammes d'activités mentales développées par l'auteur durant la guerre. Non seulement M. Churchill s'occupait-il en personne de planifier la grande stratégie de la guerre, mais il descendit même jusqu'au niveau de la stratégie majeure, et même de la stratégie mineure. En addition de tous ces plans, il prit une part très étroite et active à la direction des opérations, décidant souvent de quel navire, quelles divisions de l'armée, et quelles es-

cadrilles devaient être dépêchés en tel lieu, et de la manière dont ils devaient s'y rendre. Non content des plans et opérations, M. Churchill accorda son attention à une masse de détails techniques sur les canons, blindés, bombes aériennes, mines magnétiques, et à une pléthore d'autres *minutiae*, allant jusqu'à vérifier si le drapeau flottant sur l'Amirauté était suffisamment propre et le niveau d'exercice auquel les généraux devaient s'adonner.

Si M. Churchill n'avait pas tenu un journal de la gamme d'ouvrages qui furent les siens entre 1940 et 1945 pour que le public le sût, nul n'aurait jamais cru qu'un seul homme était capable de telles tentatives himalayiques. Dans le même temps, on ne peut échapper à la possibilité que cette immense gamme d'activités ne put être couverte sans qu'un certain prix soit payé pour cela. C'était devenu une convention dans les départements des armées, depuis de nombreuses années, que la gestion des affaires opérationnelles courantes ne s'accordât pas bien avec la planification de l'avenir. Aussi, une Division aux plans avait été délibérément créée à l'Amirauté, pour que certains officiers, sans avoir à porter la responsabilité de déplacer des navires sur le globe, restassent libres de penser et de planifier sans être préoccupés par la gestion des tâches du quotidien. Il était convenu que cette dernière activité n'était pas du tout conciliable avec une planification efficace. Mais M. Churchill prit sur lui la planification combinée et la supervision opérationnelle et technique non pas d'un seul service, mais de trois, avec, en plus, un contrôle étroit de la politique nationale et internationale. Une hypothèse tout à fait soutenable est donc qu'en dépit de sa capacité de travail impressionnante, il avait pris trop de charges à son compte pour que l'ensemble pût fonctionner correctement. Et, bien entendu, les premiers endroits qui pouvaient avoir à en pâtir étaient ceux auxquels le temps manquait pour qu'on y pensât, des endroits comme la Malaisie, où tant qu'il n'y eut pas de combats, avant le mois décembre 1941, il put être tentant de se laisser porter à croire qu'il n'y en aurait jamais. La tentation, aux yeux d'un homme comme M. Churchill, subissant d'immenses pressions ur-

gentes en provenance de directions multiples, de laisser la Malaisie s'occuper d'elle-même dut être très forte, et il est assez visible qu'il y succomba. Nous savons, du fait de son propre récit, qu'il s'était si peu occupé de s'informer de la position stratégique générale de la Péninsule que jusqu'au milieu du mois de janvier 1942, soit cinq semaines après le début de l'attaque japonaise, il continuait d'entretenir des croyances totalement fausses sur l'état des défenses de Singapour. Qu'il se plaignît amèrement dans son livre de n'avoir été éclairé par personne sur la vraie situation sur place nous donne une indication assez claire de l'étendue de son ignorance ¹.

Pour ce qui est de l'allocation générale de forces à la Malaisie, la négligence persistante manifestée par M. Churchill ne suffit pas en soi à expliquer le plus énorme désastre britannique de la guerre. Quoiqu'il eut décidé à propos du renforcement de la garnison malaisienne, il aurait dans tous les cas eu à subir l'insoluble handicap du sous-nombre de navires britanniques pour conserver le contrôle du Pacifique Sud-Ouest.

La seule méthode réellement satisfaisante de s'assurer de ce contrôle était de disposer d'une flotte au moins égale à la marine japonaise stationnée de manière permanente dans ces eaux. La seconde meilleure chose à faire aurait été une flotte égale à la marine japonaise pouvant s'y rendre en cas de nécessité; comme l'impliquait le plan original de l'Amirauté du « *passage de la flotte principale vers l'extrême-Orient* ». Mais lorsque la nécessité s'en fit sentir, M. Churchill ne disposait ni d'une flotte prête sur place, ni d'une « *flotte principale* » pouvant atteindre les lieux.

Qui était responsable de ce lamentable manque de puissance navale disponible pour la protection de nos intérêts en extrême-Orient? De très nombreuses personnes étaient responsables dans leurs différentes sphères et leurs méthodes diverses. Parmi elles,

1. *Daily Telegraph*, 11 octobre 1950 : « ... Je ne parviens pas à comprendre comment il se put que je ne sus rien de ceci. Aucun des officiers sur place et aucun de mes conseillers professionnels à Londres... ne m'en informa... »

M. Lloyd George, premier ministre libéral à l'époque du traité de Washington et M. (le comte de) Balfour, ancien premier ministre conservateur, qui le négocièrent. Figurait également parmi elles, M. Churchill, au vu de son soutien, en tant que [chancelier de l'Échiquier](#), de la règle glissante des dix années qui s'avéra si dévastatrice pour notre sécurité nationale.

Il y a outre cela l'effet néfaste du système du Trésor britannique. Le Trésor est l'organe le plus puissant des services publics de notre vie nationale, et l'on dispose d'une bonne quantité de preuves montrant qu'en général, son attitude en temps de paix est peu sympathique, voire hostile, aux préparations de défense appropriées. Ce n'est pas uniquement que sa mission exige de lui qu'il œuvre pour l'économie. Il tente en permanence d'appliquer des réductions aux dépenses de défense, dans une mesure et d'une manière qui ne prennent pas en compte la sécurité nationale. [Lord Chatfield](#) a décrit² la lutte sans fin que les services de défense doivent mener contre le Trésor pour leur budget, et les méthodes dangereuses auxquelles ce département est prêt à recourir pour pratiquer des coupes dans les estimations produites par les armées. Pour exemple de ces méthodes, on peut citer les pressions persistantes exercées sur les chefs d'État-major au cours des années 1930 pour leur faire accepter une ration financière d'un montant donné, mais pas plus, alloué à la défense dans son ensemble et qu'ils n'avaient plus qu'à allouer entre eux au mieux, nonobstant les chiffres relatifs à leurs besoins qu'ils avaient pu établir. La stupidité irresponsable d'un tel plan de financement, lorsqu'on le considère d'un point de vue national élargi, est tout à fait extraordinaire. Cela revient à dire à un homme dont la maison exige des réparations urgentes qu'il ne peut pas disposer de toutes les ressources nécessaires pour les pratiquer, et qu'il lui revient de décider si les murs doivent s'effondrer, si les encadrements de fenêtres peuvent pourrir ou si l'eau peut traverser le toit.

2. Dans son ouvrage précieux, *It Might Happen Again* (Heinemann).

Le contrôle effectué par le Trésor est sacralisé et intervient dans tous les aspects des processus gouvernementaux britanniques, et sur le principe il y a beaucoup à dire à ce sujet. En pratique, ce contrôle est soumis au danger que les dirigeants du Trésor sont des êtres humains, et que le contrôle du Trésor au bénéfice du public peut très facilement se transformer en contrôle du Trésor par pur souci de contrôle, qui peut s'avérer fort éloigné de la notion de bénéfice du public. L'essence d'une bonne gestion financière est de savoir quand dépenser de l'argent à tout-va, et de savoir quand couper les dépenses jusqu'à l'os. Malheureusement, le dirigeant du Trésor n'est pas en mesure, du fait de la nature de son poste, d'exercer une discrimination judicieuse entre les dépenses avisées et les extravagances. Il est inévitablement voué à une opposition de routine à toute dépense, et s'applique par conséquent à contester les coûts de défense dès qu'il le peut et aussi longtemps qu'il le peut.

Son attitude générale d'opposition aux estimations produites par les armées, avec en soutien son arme constitutionnelle décisive constituée par l'« *approbation du Trésor* » sans laquelle l'argent ne peut être dépensé, devint d'autant plus formidable qu'un poste de « *Head of the Civil Service* » fut créé en 1919 et qu'il fut investi avec le Secrétaire Permanent au Trésor. Cette innovation administrative, pour laquelle il ne fut jamais demandé de validation au Parlement, était vouée à provoquer des effets profonds sur tous les types de départements du gouvernement. Les agents publics furent à partir de ce stade contraints de se tourner vers le Secrétaire au Trésor pour tout avancement et bénéfice personnel. Le résultat inévitable en fut que les fonctionnaires de l'Amirauté, du Bureau de la guerre, et du ministère de l'Air, au lieu d'accorder toute leur loyauté aux départements qu'ils servaient, ont eu tendance à se transformer en agents souterrains travaillant pour les forces de l'économie à tout prix. On ne peut leur reprocher cela. L'intérêt personnel est une motivation dominante pour la plupart des hommes ordinaires. Mais la situation sinistre qui en a découlé a été décrite avec emphase par Lord Chatfield :

Tout maîtriser, tel était le pouvoir immense accordé au Trésor. On trouvait ce pouvoir en tout lieu. Sa fonction légitime, consistant à éviter le gaspillage et l'extravagance fut étendue jusqu'à ce qu'il se mît à régner comme un autocrate sur Whitehall, un véritable tyran. Il posséda d'innombrables préposés dont la tâche était de se tenir prêt à contrer les demandes des départements ; et au sein-même de ces départements, on y trouvait ses familiers qui pouvaient, en faisant usage de leur pouvoir, s'opposer ou retarder toute action impliquant une dépense. C'était un pouvoir qui donnait lieu à de très importants abus³.

Il s'agit d'une très grave accusation de la part d'un homme tel que Lord Chatfield qui servit de nombreuses années à l'Amirauté, dont cinq années au poste de Premier Lord de l'Amirauté. Ce que cela laisse à penser — et il s'agit d'une conclusion des plus frappantes — est qu'il existe une sixième colonne à Whitehall vaste, bien payée, très bien instruite, et extrêmement puissante, qui, en toute sécurité, œuvre de manière continue à assister les ennemis potentiels du pays en s'employant à saper les défenses nationales. Il s'agit, comme je le dis, d'une conclusion frappante, et qui va surprendre tout autant cette sixième colonne que quiconque. Mais il est préférable d'affronter les réalités. Non qu'il faille nécessairement s'en prendre aux membres de cette colonne. Ils ne sont que les produits du système.

Le principal défaut du système du Trésor en matière de contrôle des dépenses réside dans l'absence de responsabilité de la part du préposé au Trésor quant aux conséquences du pouvoir qu'il brandit ; une absence qui tend à l'amener à adopter des trajectoires dangereuses qu'il éviterait sans cela. Si un préposé au Trésor devait répondre devant un tribunal à la suite d'un désastre militaire, il ne fait aucun doute que les chiens de garde du Trésor montre-

3. *It Might Happen Again*, p. 198.

raient de meilleures dispositions face aux besoins exprimés par les armées. Les fonctionnaires qui œuvrent afin de réduire les budgets de défense comprendraient que des procès nationaux, à l'image de ceux de Nuremberg, pourraient prononcer un verdict énonçant qu'un lieu comme la Malaisie fut perdu à Whitehall, et poursuivre en accusant individuellement des membres de la hiérarchie du *Civil Service* pour cela. L'une des pires caractéristiques du contrôle des dépenses de défense par le Trésor réside dans l'anonymat des contrôleurs. Bien qu'il soit assez facile, lorsque les choses se passent mal, comme l'énonça M. John Strachey, de sacrifier des généraux pour maintenir les hommes politiques en poste, on ne peut pas savoir pour le moment de quels préposés au Trésor provinrent les influences ayant conduit à l'absence de blindés ou d'artillerie lourde à disposition des généraux.

Cependant, un traitement aussi drastique infligé à l'administration peut être considéré comme impraticable dans notre pays ; quoiqu'apparemment cela soit possible en Russie, où il est dit que la peine de mort est appliquée pour l'inefficacité des fonctionnaires. Cela ne serait d'ailleurs pas raisonnable. Ce n'est vraiment pas la faute du fonctionnaire qui peut couler des cuirassés à force de tergiverser et mettre le pays en danger en appliquant maladroitement les principes du ministère qui, pour formidables qu'ils puissent être lorsqu'on les applique à l'éducation nationale ou à la planification urbaine, sont tout à fait inadaptés à des mesures de défense qui doivent être établies relativement à d'autres pays qui ne subissent aucune influence de la part des décisions du Parlement. Les préposés, après tout, doivent obéir aux consignes du Chancelier de l'Échiquier, qui peut s'être auparavant engagé face à l'électorat comme un homme du camp « *plus aucune guerre* ». Mais penser que les préposés au Trésor ne font qu'obéir strictement aux ordres serait une erreur évidente. Les armées ont de bonnes raisons de penser que les préposés considèrent très souvent la défense comme leur proie naturelle.

L'antidote aux maux d'un pouvoir irresponsable n'est pas de

châtier les irresponsables, mais de leur retirer leur pouvoir. Pour cette raison, il y a beaucoup à dire en faveur du système étasunien, au sein duquel les armées traitent directement avec le corps financièrement *responsable* du pays; c'est-à-dire, le Congrès. Les amiraux et les généraux énoncent leurs besoins, et présentent leurs arguments à des comités du Congrès dont les archives sont conservées et disponibles au public immédiatement ou en temps voulu. Cet arrangement présente un double, et même un triple avantage. Il place ouvertement la responsabilité originelle de la définition des besoins en défense entre les mains des bonnes personnes — c'est-à-dire, celles des chefs des armées — au lieu de la remettre à un ministre civil qui peut être, et est souvent un pur porte-parole. Il attribue également la responsabilité de la décision finale directement au Congrès (dans notre cas, le Parlement), entité à laquelle le peuple a accordé sa confiance pour prendre les décisions nationales. Et il permet au peuple lui-même d'inspecter par ses propres moyens comment sont gérés ses propres intérêts de défense vitaux, ce qui a été dit lors de l'enquête, et — chose la plus importante — *qui l'a dit*.

Il est intéressant qu'un employé civil de l'Amirauté, Sir John Briggs, parvint à une conclusion tout à fait semblable il y a plus de cinquante ans. Dans ses mémoires, il écrivit :

L'une des principales raisons de l'état insatisfaisant des affaires navales et militaires n'est pas à reprocher aux civils qui se voient placés à la tête de ces grands départements de guerre, comme certains l'imaginent, mais découle en très grande partie du fait qu'il n'existe pas d'archive publique des visions et opinions de leurs conseillers professionnels, choses qui, pour le bien du service [de la Navy, NdT], devraient être portées à la connaissance du Cabinet, puis être soumises avec les estimations de la Navy pour la décision finale à la Chambre des Communes. Les lacunes de la Navy au sujet des navires

*n'auraient jamais eu besoin d'un vote de vingt-et-un millions de personnes, si les représentations des membres navals des divers Conseils de l'Amirauté avaient reçu, d'année en année, l'attention qu'ils méritaient. . .*⁴

Au sein du système de notre Trésor, les visions exprimées par les chefs des armées restent à jamais enterrées dans des fiches de renseignements et des dossiers. Le grand public et le Parlement n'ont accès qu'aux discours du ministre, qui ne révèlent jamais si les chefs professionnels convergent ou divergent de ce qui est exprimé.

Les ministres de la Couronne qui prononcent ces discours portent, bien entendu, la principale responsabilité, en tant que dirigeants, de l'état des défenses du pays. Pourtant, de manière tout à fait singulière, il est difficile de leur faire endosser personnellement cette responsabilité, du fait du délai prolongé s'écoulant le plus souvent entre les économies de défense malavisées et leurs conséquences fâcheuses. Le fait, par exemple, que M. Churchill frappât un grand coup contre les défenses nationales entre 1924 et 1929 en introduisant sa règle des dix années glissantes, avait été totalement oublié en 1939, lorsqu'il fut encensé et appelé à reprendre des fonctions sous prétexte qu'il avait fait pression pour augmenter les dépenses de défense — une fois qu'il avait quitté son poste — après 1931. Et l'écrasante majorité des gens ne comprit pas non plus que la grave pénurie en embarcations légères à laquelle M. Alexander se trouva confronté lorsqu'il devint premier Lord de l'Amirauté en 1940 découlait directement de ses propres actions lors de la conférence navale de Londres de 1930.

Comme ils sont ainsi relativement immuns aux critiques *a posteriori*, les hommes politiques font de très mauvais dépositaires de la sécurité nationale. Ils n'hésitent pas à pratiquer les économies les plus inconsidérées en matière de défense afin d'apaiser les sen-

4. *Naval Administrations 1837-1892*, Sir John Briggs, lecteur auprès des Lords et greffier en chef de l'Amirauté

timents des gens, ou au profit des budgets alloués à quelque projet politique plus prometteur à brève échéance. Seul un homme politique faisant preuve d'une candeur exceptionnelle peut admettre ce point ; mais nous avons gardé trace de M. Baldwin, qui fut par la suite anobli au titre de comte (comme M. Balfour), reconnaissant avoir ralenti un programme de défense qu'il estimait urgemment nécessaire, par crainte de perdre les prochaines élections.

Pendant, la responsabilité la plus importante en incombe aux chefs des armées. Bien qu'ils ne soient guère reconnus pour ce fait, ils restent néanmoins les principaux garants de la sécurité nationale. Ils disent aux hommes politiques ce qui est attendu, ils mènent une guerre incessante contre le Trésor pour leurs budgets, et ils font pression, si nécessité s'en fait sentir, sur le gouvernement lui-même pour faire augmenter ces dépenses. Ils n'obtiennent que rarement ce qu'ils désirent. Mais sans eux, ces budgets seraient encore plus faibles.

Il est essentiel à l'intérêt national que cette position de chefs de l'armée, en tant que « *garants de la sécurité* » soit pleinement comprise et correctement protégée. On a pu constater une tendance notable, sur une durée prolongée, à réduire leur statut à celui des fonctionnaires, directement subordonnés aux titulaires de charges politiques du moment. Les chefs des armées sont plus que cela. Ils occupent une position semi-ministérielle en ce que, bien qu'ils soient incontestablement sujets aux ordres du Cabinet, ils ne le sont pas totalement. Eu égard à la question générale de la sécurité nationale, c'est au Roi et au peuple qu'ils répondent également tout autant, voire plus, qu'au gouvernement. Par conséquent, s'ils considèrent que le gouvernement affaiblit sans nécessité les défenses du pays, il relève non seulement de leur droit constitutionnel, mais également de leur devoir de refuser cette mise en concurrence, et de démissionner si nécessaire. La démission est de toute évidence une arme à utiliser avec parcimonie, et est, de fait, extrêmement rare ; la dernière occurrence en fut en 1915, lorsque l'amiral de la flotte, [Lord Fisher](#), « *sortit* » du Conseil de l'Amirauté de M.

Churchill par suite de divergences en matière stratégique avec son supérieur politique. Mais beaucoup de choses peuvent se produire en coulisses, sans que le grand public n'en soit informé. Un premier Lord de la mer a, relativement récemment, proposé sa démission par trois fois au premier ministre d'alors, qui par trois fois céda en conséquence aux arguments de l'amiral.

Ces pressions cachées ne suffirent cependant pas. Sir John Briggs avait manifestement autre chose en tête lorsqu'il préconisa que les visions des chefs des armées fassent l'objet de rapports mis à la disposition du grand public. Et leur rendre leur ancien droit d'appartenance au Parlement constituerait une manière de répondre à cette préconisation. À l'époque de Nelson, les officiers en poste pouvaient être membres du Parlement, et nombre d'entre eux l'étaient. La partisanerie politique parmi les officiers des armées présentait certains inconvénients. Mais elle présentait également des avantages, et n'empêchait pas que l'on remportât des victoires sur les ennemis, ce qui constitue le test de base du système des armées.

Ce droit de siéger à la Chambre des Communes accordé aux officiers d'active ne leur fut retiré qu'au XX^{ème} siècle. À présent, les officiers doivent être en retraite pour y pénétrer — quoique, de manière fort peu démocratique, il ne soit pas nécessaire qu'ils soient en retraite pour siéger et s'exprimer à la Chambre des Lords.

L'interdiction moderne d'activité parlementaire faite aux officiers d'active qui sont roturiers interdit par nature des épisodes tels que la démission de [Lord Charles Beresford](#) du Conseil de l'Amirauté à la fin du siècle dernier, et son entrée à la chambre des Communes dans l'objectif annoncé d'user des pressions parlementaires afin d'assurer une réforme navale essentielle pour laquelle il avait été incapable, au poste de Lord de la mer, de passer outre l'opposition du Trésor. Cette opération politique menée par Lord Charles avait été une réussite, et Sir John Briggs ne pensait pas qu'il aurait pu y parvenir par quelque autre moyen :

Lord Charles Beresford démissionna de son siège du

Conseil parce que le Trésor refusait de reconnaître le département des renseignements de l'Amirauté, auquel l'homme attachait à raison une telle importance, une base plus libérale, substantielle et permanente... Il est certain qu'en tant que membre indépendant de la chambre des Communes, (il) put accomplir bien plus d'actions bénéfiques à la Navy, soutenu qu'il était par les officiers les plus distingués de sa profession et par la presse, que s'il avait conservé son siège au Conseil.

Disposer d'une *Navy* saine relève de l'intérêt public outre l'intérêt professionnel, si bien que l'on peut considérer comme politiquement malheureux que la méthode utilisée par Lord Charles pour progresser fût par la suite devenue impossible. Les officiers à la retraite ne disposent ni de l'assise, ni des informations à jour et de l'expérience pour tenter quoique ce soit à un tel niveau d'autorité dans le débat, même sur les sujets relatifs aux armées, par rapport aux officiers d'active.

L'émasculatation progressive parlementaire des officiers d'active opérationnels se fait évidemment au bénéfice des hommes politiques, qui préfèrent, cela va de soi, disposer de membres professionnels du Conseil de l'Amirauté, de l'armée, et de l'armée de l'air qui restent sans influence politique et ne constituent en aucune manière des compétiteurs dans la sphère politique. Mais que ce changement ait été au bénéfice du pays est bien plus discutable. Si Sir John Briggs est un témoin fiable, la nation a perdu plus qu'elle n'a gagné lors de l'élimination de l'officier d'active de la vie parlementaire. On trouve de nombreux éléments étayant le fait que l'homme politique civil va encourir les risques les plus choquants en matière de sécurité et ce, dans le but d'éviter l'impopularité inhérente à la promotion de propositions d'armement que les gens n'aiment pas ; ou, pour être précis, que les gens sont incités à ne pas aimer par les parties intéressées.

Mais la responsabilité ultime, comme le pouvoir ultime, en ma-

tière de sécurité, repose sur le peuple. Ce fut le peuple de Grande-Bretagne qui, s'il ne provoqua pas spécifiquement le naufrage du *Prince of Wales* et du *Repulse*, rendit néanmoins raisonnablement certain que le contrôle des mers d'Orient allait passer aux mains de l'ennemi en cas de guerre contre les Japonais. Le peuple de Grande-Bretagne prit parti contre l'allocation de budgets aux armements entre les deux guerres. Il se montra prêt à soutenir toute politique promettant la réduction de telles dépenses. Il se montra soulagé du fait du traité de Washington de réduction navale, mais pas parce que cela assurait mieux la sécurité de l'Empire. L'Empire devint de fait beaucoup plus exposé à une attaque. La popularité du traité résida dans les économies budgétaires qu'il permit ; et la clause selon laquelle la Grande-Bretagne avait légitimité à établir la base de Singapour provoqua l'indignation du fait de son coût, et ne provoqua aucune satisfaction du fait de la protection qu'elle apportait. Le peuple bondit sur le slogan de « *sécurité collective* », sans penser le moins du monde à son efficacité, pourvu que cela allégeât le budget de la défense nationale. Si l'on pouvait trouver quelqu'un d'autre pour défendre la Grande-Bretagne, tant mieux⁵. Qu'une telle attitude pût s'avérer psychologiquement et stratégiquement dangereuse laissa le peuple de marbre.

On était certain de s'attirer des louanges à la moindre référence à la « *charge écrasante des armement* » dans les discours du Parlement ou dispensés au public. Mais à quel point cette charge était-elle écrasante ? Pour l'année 1936, les estimations des forces combinées de la *Navy*, de l'armée et de l'*Air Force* s'établirent à moins de 130 millions de livres sterling, cependant que pour la même année, les dépenses des services civils et du gouvernement local combinées s'établirent à plus de 1000 millions de livres sterling.

5. On va tout de même rappeler que la Grande-Bretagne ne s'est pas *défen-*
due lors de la seconde guerre mondiale. Au contraire, elle est entrée en guerre volontairement, tant contre l'Allemagne que contre le Japon... Ceci n'est pas une critique de la pensée de l'auteur, qui en avait pleinement conscience, en témoigne son ouvrage *Haine Inconditionnelle*, NdT

La Police coûtait environ le double de l'*Air Force* ; pourtant on ne mentionna jamais dans les discours la « *charge écrasante du maintien de l'ordre* ». On peut bien entendu avancer que les dépenses civiles reviennent au peuple sous la forme de bénéfices de diverses natures. Mais il en va de même du budget des armements, sous la forme de salaires pour les travailleurs qui fabriquent lesdits armements. Sans compter qu'il faut penser que les bénéficiaires ne sont pas uniquement les fabricants d'armes, mais également les sociétés contribuant à la fabrication d'un porte-avions. On y trouve, par exemple, les fabricants de l'ameublement, des cordages, des toiles, des peintures, des cires, des revêtements de sol, des rideaux, des coutelleries, des vaisselles, des vestiaires, des pavoisements, du matériel sans fil, des canots, des avions, des moteurs, des chaudières, des machines auxiliaires, des hélices, des aussières de câble, des boussoles, des échelles, des machines à écrire, des bottes de marin et de nombreux autres éléments en addition à l'acier et à la coque, aux canons et matériaux d'aviation. Les armements contribuent par conséquent à stimuler un vaste champ de l'économie.

Rétrospectivement, nous considérons désormais l'année 1913 comme caractérisant une fabuleuse période de prospérité, l'impôt sur le revenu s'établissant alors à à peine plus d'un shilling par livre sterling. Pourtant, au cours de cette même année, nous disposions de pas moins de trente navires capitaux de première ligne et de nombreux autres de seconde ligne. Pourquoi, dès lors, les quinze navires capitaux de 1936 étaient-ils une charge écrasante, alors que nous avions pu maintenir les trente de 1913 ? La réponse n'est pas si évidente. Pour environ six pence sur l'impôt sur le revenu, nous aurions pu conserver une flotte permanente dans le Pacifique plus ou moins comparable à la marine japonaise, et conserver suffisamment de navires pour notre territoire. Cela nous aurait été possible, c'est-à-dire, si nous ne nous étions pas imprudemment laissé lier les mains à Washington en convenant d'un ratio naval qui nous empêcha de stationner une flotte de guerre adaptée en Orient.

Pour à peine deux pence sur l'impôt sur le revenu, nous aurions

encore pu disposer de 200 autres vaisseaux d'escorte rapides, à peu près le nombre qui nous manqua au début de la guerre, en 1939 : il en résulta une perte de peut-être quinze millions de tonnes de matériaux alliés, du fait des attaques des sous-marins allemands contre les convois non protégés, sans compter les cargos eux-mêmes ; cela représente un coût combiné de peut-être — ce n'est pas improbable — 2000 millions de livres sterling⁶. Nous aurions pu les avoir, c'est-à-dire, si nous n'avions pas, afin d'alléger « *l'écrasante charge des armements* », convenu lors de la conférence navale de Londres de 1930 de réduire nos unités de navires de guerre de petite taille sous la limite de sûreté jusqu'à ce qu'il fût trop tard pour les construire, en 1939. Nonobstant le nom que l'on puisse donner à la charge de maintenir des armements adaptés en temps de paix, cette charge peut être insignifiante en regard du coût terrible de ne pas les maintenir.

On peut imaginer qu'il aurait été possible pour un pays de s'épuiser en se surarmant en temps de paix, mais la marge de manœuvre est bien plus importante que ce que nous sommes autorisés à penser dans ce pays. Chaque année, durant les cinq ou six années ayant précédé 1939, les prophètes financiers déclaraient que l'Allemagne, l'Italie et le Japon n'auraient pas pu continuer de soutenir des dépenses en proportions si importantes vis-à-vis de leurs recettes nationales sans connaître un effondrement économique. Mais l'effondrement ne vint jamais. Les sorciers britanniques de la finance avaient tort.

Certes, la voie la plus courte vers l'appauvrissement est de se lancer trop en avant dans la guerre. Mais il convient de distinguer cela des dépenses couvrant les préparatifs de la guerre, et il est tout aussi probable que des dépenses insuffisantes en temps de paix puissent mener à une préparation insuffisante. Il aurait été

6. Ces nombres sont les meilleurs que je puisse établir en réalisant mes propres calculs. Le ministère des transports m'informe ne pas disposer du coût pour notre pays des pertes de convois durant la guerre.

infiniment moins coûteux de nous épargner les attractions fallacieuses des économies navales de Washington, et de garder ainsi les mains libres pour maintenir une flotte en Orient, dont la taille aurait réellement dissuadé les Japonais d'avancer sur la Malaisie et la Birmanie, que d'opter pour les énormes dépenses consenties pour les en expulser une fois qu'ils y furent établis.

Une fois de plus, si [Sir Edward Grey](#) (par la suite devenu vicomte) avait compris la stratégie navale, il n'aurait pas engagé ce pays, derrière le dos de l'Amirauté, dans la tentative de défendre la Manche par une armée terrestre de taille continentale à la place d'une flotte assez importante en mer. Sir Edward imaginait que si les Allemands gagnaient sur le continent, ils se retrouveraient en mesure d'organiser une flotte européenne combinée susceptible de déborder les Britanniques. Cette supposition n'était pas du tout étayée par l'histoire, ou alors Napoléon s'en serait pris de la sorte à la Grande-Bretagne à son époque ; comme l'Amirauté aurait pu le signaler à Sir Edward s'il avait pris la peine de consulter ce département avant de tirer une conclusion d'amateur par lui-même. Il s'avéra que les résultats de sa politique mal informée et opaque, fondée sur une supposition qui était fausse, furent ruineuses.

L'attitude du peuple britannique, durant l'entre-deux-guerres, à propos des limitations des armements et de la propagande de paix fut singulière à sa manière. Le peuple avait soutenu avec enthousiasme les mesures de réduction des marines de guerre à Washington en 1921, puis à plusieurs autres occasions, jusqu'en 1930. Pourtant, lorsque les Japonais envahirent la Mandchourie en 1931, ils réclamèrent que la *Navy* « arrêtât le Japon » sans aucune considération pour le fait que les accords de désarmement naval des années précédentes n'avaient pas laissé à la Grande-Bretagne la force navale appropriée à une telle tâche.

Un symptôme particulièrement significatif résida dans la sélection populaire du cuirassé comme symbole ultime des maux de la guerre. « *Des universités, pas des cuirassés* » était le cri à la mode au sein des classes « *intellectuelles* » ; et les discours anti-guerre

manquaient rarement l'occasion d'intégrer une référence désobligeante au cuirassé pour affûter leur argumentation.

Pourtant, il n'existait pas d'arme de guerre ayant rendu plus de services au peuple britannique que le cuirassé. Il l'avait maintenu en sûreté contre les Espagnols au XVI^{ème} siècle, contre les Français tout au long du XVIII^{ème} et au cours de la première partie du XIX^{ème} siècle, et contre les Allemands du Kaiser Guillaume II dans la guerre de 1914-1918 qui venait de se terminer. Pourquoi, dès lors, la population britannique d'après 1918 se montrait-elle si amère vis-à-vis du grand navire de guerre ? Peut-être parce que les Britanniques avaient subi un déclin de leur instinct maritime. Aucune nation qui a conservé quelque sens fort de la mer n'aurait pu utiliser le cuirassé comme épouvantail politique, ainsi que l'ont fait la plupart des Britanniques entre les deux guerres.

Le vrai sens de la mer reste une caractéristique très rare, et ne concerne pas nécessairement tout peuple qui se trouve être insulaire, appréciant de prendre des vacances en bord de mer. Il existe une différence considérable entre les affiliations maritimes du peuple britannique de l'époque de Nelson et notre époque. En 1800, une proportion de la population beaucoup plus importante vivait sur ou à proximité de la mer, comme les marins marchands et les pêcheurs, ainsi que du commerce côtier. L'industrialisation du pays qui eut lieu par la suite a profondément altéré ce ratio. Dans les années 1930, la fraction de la population vivant en lien avec la mer s'était réduite à un pour trois cents.

Un tel changement peut fort bien révolutionner les sentiments d'une nation à l'égard de la mer, et pourrait fortement réduire toute compréhension inhérente qu'elle pût jadis entretenir à propos des possibilités et aux protections que le contrôle de la mer peut offrir. En pratique, les marins britanniques d'aujourd'hui entretiennent sans doute des perspectives très semblables à celles de leurs précurseurs des siècles passés ; mais il n'est pas raisonnable de penser que les travailleurs d'une usine localisée dans les terres possèdent un sens de la mer plus naturel que les travailleurs des usines de la

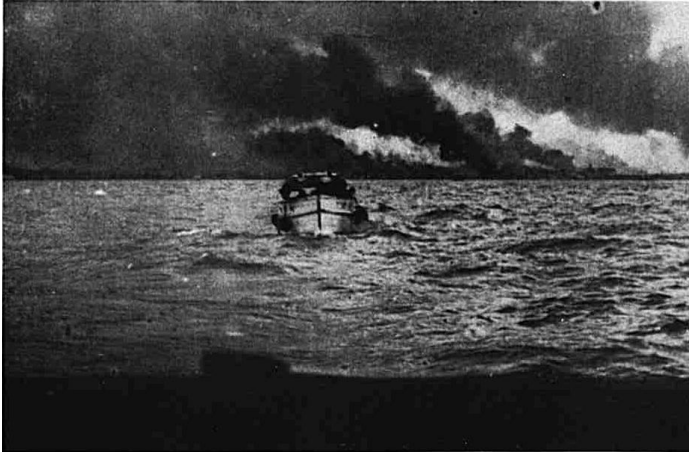


FIGURE 15.1 – Singapour en proie aux flammes

Ruhr ou de Smolensk. Et si tel n'est pas le cas, l'attitude hostile de l'électorat britannique de l'entre-deux-guerres vis-à-vis des cuirassés et de la base de Singapour, et l'incapacité à réaliser que les Japonais ne seraient contraints à rien par une flotte d'Orient inexistante qu'il sembla développer commence à être compréhensible. Il est significatif que le 150^{ème} anniversaire de la [bataille d'Aboukir](#) menée par Nelson, l'une des victoires navales britanniques les plus complètes, les plus spectaculaires et les plus importantes de l'histoire, qui s'est produit en 1948, a été ignoré par la presse britannique.

Un déclin substantiel du sens de la mer manifesté par le peuple britannique constitue clairement un facteur de grande importance, voire d'importance décisive, sur son destin national. Ce fut l'attrait de l'aventure trans-océanique et du gain qui fut à l'origine des voyages maritimes anglais, des découvertes, du commerce et des conquêtes au XVI^{ème} siècle. Peu à peu, et au fil des combats, la

Grande-Bretagne établit son statut de première puissance maritime mondiale au monde, et ce faisant, elle acquit un vaste Empire outre-mers s'étalant aux quatre coins du monde. La conservation de cet Empire et la sécurisation du statut de la Grande-Bretagne comme grande nation commerciale maritime dépendaient de la satisfaction d'une condition dominante, la suprématie de la flotte britannique sur les mers du monde.

Après presque quatre siècles d'entreprises océaniques, cette condition essentielle a disparu. La puissance maritime britannique a reçu un coup écrasant le 10 décembre 1941, et elle s'est relevée, non par suite d'une résurgence de ses propres forces, mais parce qu'elle fut soulevée par la *Navy* étasunienne. Et au moment où la guerre prit fin, chacun avait compris, y compris les Britanniques, que le trident de la suprématie maritime avait été transféré de l'autre côté de l'Atlantique.

Et comme si un souffleur surnaturel avait murmuré le mot d'ordre approprié, l'Empire britannique a fondu presque en l'espace d'une nuit. Non seulement l'Inde, Ceylan et la Birmanie ont reçu leur indépendance sans provoquer une seule protestation, mais encore elles ont reçu en cadeau des télégrammes de félicitations et des navires de guerre. La Malaisie s'est vue promettre un autogouvernement à une date ultérieure. En Méditerranée, la Palestine a été abandonnée aux Juifs, et les bases maritimes britanniques ont été laissées ouvertes à la flotte étasunienne qui disposait déjà de l'accès aux Indes britanniques occidentales et aux Bermudes. Plus près de chez nous, l'Irlande du Sud a fait sécession, et des forces étasuniennes ont été établies en Angleterre, disposant des mêmes prérogatives extra-territoriales que les Britanniques s'étaient accordées en Chine quelques années plus tôt. À cette époque, on s'était accordé à considérer que ces prérogatives britanniques constituaient une violation de la souveraineté chinoise et une insulte au sentiment national chinois, mais apparemment, les appliquer aux Anglais était devenu acceptable. De fiers Empires s'étaient déjà désintégrés auparavant dans l'histoire du monde, mais jamais à une vitesse aussi

fulgurante que l'Empire britannique. À part les *Dominions* britanniques, qui étaient de toutes façons des pays indépendants, et une ou deux petites îles et promontoires rocaillieux, seules les colonies africaines restèrent des possessions de la Grande-Bretagne ; et après les récents efforts menés par plusieurs de nos ministres, il semble que nous n'allons pas garder celles-ci très longtemps non plus.

De manière assez surprenante, ni les anciens, ni les nouveaux tenants du championnat de la puissance maritime n'ont paru comprendre les implications de ce changement de titre. Les États-Unis se sont employés à armer d'autres nations en vue de la défense à distance des États-Unis ; et lorsque l'invasion coréenne a éclaté à la face du monde, ils ont entrepris d'appeler un grand nombre de jeunes États-Uniens à aller se battre comme soldats en Asie, et à former des divisions armées supplémentaires en Europe. Pourtant, les États-Unis possédant la plus vaste des flottes du monde, le continent Nord-Américain était absolument sûr face à toute invasion : et s'il devait exister le moindre doute à ce sujet aux États-Unis, la seule chose sensée à faire aurait simplement été de faire croître encore davantage la *Navy*. Ils auraient obtenu une sécurité bien plus importante, à un coût bien moindre, qu'en levant de vastes armées. Sir Edward Grey, le secrétaire aux affaires étrangères de ce qui constituait alors la principale puissance maritime, ne comprit pas ce fait avant 1914, aussi est-il peut-être moins surprenant que les autorités étasuniennes ne semblent pas le comprendre à présent.

Il n'existe, bien entendu, aucune garantie qu'une puissance maritime supérieure puisse empêcher qu'une bombe soit lâchée sur le sol étasunien par quelqu'un d'autre. Mais au vu de la portée de l'aviation moderne, aucune garantie de cette nature n'est possible sans conquérir le monde entier, chose qui finira par apparaître aux États-Uniens comme au-delà de leurs forces. En tous cas, les États-Unis ne peuvent pas être vaincus de cette manière tant qu'ils prendront soin de conserver leur contrôle de la mer. L'enseignement le plus important de la dernière guerre ne fut pas l'immense puissance de l'aviation en tant qu'arme de guerre, mais ses limites.

Toute idée du [Major Seversky](#) (et d'autres) reposant sur le rêve de la « *victoire par la force aérienne* » fut réfutée de manière décisive, et l'importance ancienne de la puissance terrestre et maritime s'est réaffirmée avec force. Les piliers principaux de la sûreté étasunienne restent donc une flotte dominante et une puissante force d'avions de chasse.

Si les Étasuniens peuvent n'avoir par encore apprécié la signification totale de leur position de première puissance maritime mondiale, les Britanniques se doivent de réajuster leur attitude dans la direction opposée ; et après de nombreuses générations qui purent considérer le contrôle de la mer comme un acquis, cela peut ne pas être chose aisée. Entre autres choses, nos hommes politiques et économistes doivent désormais déterminer si la doctrine du XIX^{ème} siècle de l'exportation vers de multiples destinations des biens manufacturés, payée par l'importation de denrées alimentaires en provenance du monde entier, pourrait avoir besoin d'être revue. Il s'agissait d'une doctrine qui s'était développée au cours de la longue période de paix (si l'on fait abstraction de conflits mineurs) dont la Grande-Bretagne put jouir après Waterloo, et dont elle put jouir précisément du fait que la *Navy* britannique constituait la puissance suprême au niveau mondial. Pourtant les deux premières guerres mondiales du XX^{ème} siècle ont montré le danger qui résidait dans la politique des denrées alimentaires importées bon marché, transformée en crise grave constituée par l'absence de nourriture, même au cours d'une guerre menée contre une puissance maritime inférieure, comme l'Allemagne. Et à présent que la Grande-Bretagne, pour la première fois depuis des siècles, ne peut plus compter sur le contrôle de la surface des mers, les risques d'une dépendance envers les denrées alimentaires étrangères s'en trouvent fortement accrus. Il est exact que notre perte du contrôle de la surface ne pourrait être utilisé contre nous que par quelque action inamicale menée par les États-Unis, chose que l'on a coutume de qualifier d'« *impensable* ». Mais si quelque vérité réside dans le dicton de [Lord Acton](#) qui enseigne que « *le pouvoir corrompt* », il semble-

rait prudent de considérer même l'impensable avec prudence. Il n'est aucun homme, ni aucune nation, qui ne soit sujet à la tentation, si la tentation se présente sur son chemin. Une politique plus saine pourrait par conséquent être d'œuvrer à notre auto-suffisance en matière alimentaire ; et, tant que des importations alimentaires restent essentielles, maintenir ces lignes d'approvisionnement aussi proches que possible de la Manche, des mers d'Irlande du Nord et du Sud, et de la Méditerranée, dont la protection est plus réalisable selon les nouvelles conditions que de couvrir les vastes océans.

Pour la même raison, les avocats d'un *bloc* économique du Commonwealth britannique doivent s'interroger sur la praticabilité de cette politique. Une union économique avec des communications non sécurisées n'est pas établie sur des fondations saines.

Tels sont quelques-uns des problèmes de la nouvelle époque qui s'est ouverte le 10 décembre 1941. Si l'on compte en sortir avec un certain degré de réussite, une condition de base doit être scrupuleusement observée. C'est que les politiques, économiques comme étrangères, doivent aller de pair avec la stratégie. On laisse de côté de manière endémique ce principe clé durant la période de l'entre-deux-guerres, et c'est là que résida la cause directe des pires problèmes de cette période et de la guerre qui suivit. Les hommes politiques qui voulaient poursuivre quelque politique internationale ne semblaient guère se demander si l'on dispensait des forces suffisantes pour la mettre en œuvre. Les demandes simultanées d'une politique étrangère agressive et d'une réduction sans limite des armements produisent une mixture d'idées des plus vénéneuses. Tous les officiers navals doivent passer un examen pour montrer qu'ils ont acquis les connaissances requises avant de prendre le commandement d'un navire de guerre. Il est triste de constater que les hommes politiques puissent prendre le commandement du navire qu'est l'État avec un si faible niveau de compréhension stratégique qu'ils peuvent béatement l'emmener droit sur le champ de mines le plus proche.

Un enseignement supplémentaire de l'affaire de Singapour peut

être mentionné. C'est que la loyauté devrait commencer par l'intérieur. Nous avons privé la Malaisie pour approvisionner la Russie ; et pour quel résultat ? Il va sans dire que les armes qui, faute de cela, auraient été expédiées en Malaisie trouvèrent un usage entre les mains russes qui les reçurent. Mais nous ne savons pas dans quelle mesure. Il est possible que les blindés et les avions envoyés ne constituèrent qu'une goutte d'eau dans le seau qu'était le vaste front de l'Est. En tous cas, ils ne nous ont pas remerciés, et nous ont plutôt insultés en affirmant que nos marins qui avaient combattu dans la sombre mer Arctique pour acheminer jusqu'à eux ces armes étaient des lâches.⁷ Et si nous sauvâmes la Russie au prix de la perte de la Malaisie et d'un plus grand risque pour l'Australie et la Nouvelle-Zélande, cela ne lui permit que de mieux se retourner contre nous après la guerre et de fomenter des problèmes contre nous en cette même Malaisie dont le sacrifice avait contribué à son salut.

En agissant ainsi, la Russie a exploité, à nos dépens et en nous mettant en détresse, les potentielles conséquences psychologiques des « *lourds forfaits* » que nous avons volontairement accepté en son nom. L'homme blanc a maintenu son emprise sur l'Asie durant deux à trois siècles. Le joug britannique sur l'Inde, la Malaisie et Hong Kong, les possessions britanniques et néerlandaises du plus gros des Indes orientales, et la souveraineté mixte européenne sur [la concession internationale de Shanghai](#) furent tous rendus possibles, et ne reposèrent que sur une seule supposition. Cette supposition était que l'homme blanc était une meilleure machine de combat que l'Asiatique.

Il a été mentionné au [chapitre un](#) que cette supposition, si véritablement importante pour la position de l'homme blanc en Orient, reçut un choc perceptible lors des succès japonais contre la Rus-

7. Il arriva que lorsque les officiers et les hommes parvenaient aux côtes Nord de la Russie avec un convoi, ils se mettaient en colère en constatant que les réserves acheminées par un précédent convoi étaient restées sur les jetées du port sans qu'on y touchât.

sie en 1904-1905. Mais la Russie, après tout, était elle-même un pays semi-asiatique, et ses performances lors de la guerre de 1914 furent si médiocres que les Asiatiques auraient pu juger dangereux d'appliquer les déductions tirées du conflit russo-japonais aux nations plus spécifiquement occidentales, comme la Grande-Bretagne, l'Allemagne, la France et les États-Unis.

On peut cependant imaginer quel train de pensées inflammables doit avoir démarré dans de nombreux esprits asiatiques à la nouvelle de Pearl Harbor, du passage par le fond du *Prince of Wales* et du *Repulse*, et de la prise par les Japonais de la Malaisie et des Philippines. Voici que les plus retentissants représentants de la race blanche subissaient une amère défaite infligée par les Japonais asiatiques à la peau jaune. Il n'est guère probable que cette première impression exaltante fût effacée ou même sérieusement affectée par les défaites japonaises qui suivirent. Ce qui avait été fait une fois pouvait être répété. L'Asiatique pouvait désormais croire qu'avec des armes, il pourrait tenir tête à n'importe qui. De ce point de vue, il est peut-être malheureux que la bombe atomique fût utilisée contre un Japon déjà vaincu qui avait émis des propositions de reddition confidentielles. L'utilisation de la bombe aura permis aux peuples jaunes d'affirmer que les hommes blancs ne purent pas vaincre les Japonais sans recourir aux inventions les plus diaboliques de la science.

Les désordres chroniques en extrême-Orient depuis 1945 ne peuvent guère être considérés comme déconnectés des désastres anglo-étasuniens de 1941 et de 1942. Le brigandage en Malaisie et en Indo-Chine, bien qu'il puisse être d'inspiration communiste, était en pratique inconnu avant la guerre. Et n'importe quel habitant d'extrême-Orient aurait considéré comme absolument incroyable, avant 1939, que les Nord-Coréens pussent délibérément défier l'immense puissance des États-Unis d'Amérique. Tous ces éléments sont des effets secondaires de l'aide accordée à la Russie en 1941. Ils auraient été de toute façon mauvais si la Russie, par gratitude, nous avait aidés à les minimiser. Mais elle fait exactement le contraire, ce qui consti-

tue un avertissement des plus simples contre l'« *abandon* » des siens pour assister quelqu'un d'autre. Du fait de la situation en extrême-Orient, nous nous trouvons désormais en position de regretter, trop tardivement, que lorsqu'il s'était agi de choisir entre l'étranger et les membres de la famille, nous avons privilégié l'étranger.

Il s'agit d'une habitude qui a crû en nous, et qui s'est avérée dangereuse. Nous avons vu au sein du présent ouvrage ses retombées dans le cas de la Malaisie *versus* la Russie, et avec ce malheureux exemple en tête, il pourrait être utile de se remémorer qu'il se trouva par le passé des hommes d'État britanniques pour adopter une vision différente et plus intérieure de leur devoir. Ainsi, deux cents ans avant la garantie accordée à la Pologne en 1939, [Sir Robert Warpole](#) put s'attribuer le crédit d'avoir maintenu son pays hors de la [guerre de succession de Pologne](#) par les mots suivants. « *Madame* », écrivit-il à la Reine, « *il se trouve cinquante mille hommes occis cette année en Europe, et pas un seul Anglais.* » Soixante-quinze années plus tard, [Castlereagh](#) répondit comme suit à la requête des Tyroliens demandant une aide britannique contre Napoléon : « *Nous vous souhaitons bonne chance* », dit-il, « *mais nous ne pouvons vous aider. Nous devons penser à nous-mêmes.* » Que cette attitude ait pu manifester une certaine sagesse en matière d'affaires étrangères semble digne de considération en ces jours où les influences politiques sont à l'œuvre pour essayer de transformer la moindre querelle entre pays en une tourmente pour le monde entier.



FIGURE 15.2 – Le vice-amiral Sir James Somerville

Annexe

L'équipe de traduction a jugé utile de présenter succinctement les différents types de navires, tels qu'ils existaient et étaient utilisés au cours de la seconde guerre mondiale

Le porte-avions

Ce navire, de conception récente au moment du second conflit mondial, est le plus gros navire de combat qui existe. Très peu armé lui-même, ce sont évidemment les avions qu'il transporte qui constituent son intérêt.

Le porte-avions léger

Plus petit et moins protégé que le précédent, sans doute conçu pour des raisons d'urgence et d'économies, le porte-avions léger était souvent un réaménagement d'un autre navire pour qu'il hébergeât et pût faire décoller une aviation. Cette classe de navire semble avoir disparu après la seconde guerre mondiale.

Le cuirassé

Le roi des vaisseaux de guerre avant l'avènement du porte-avions, il restait souvent considéré comme le fer de lance d'une flotte. Cette classe de navire, apparue au milieu du XIX^{ème} siècle, doit son nom au blindage important protégeant le navire. Ces navires de grande taille étaient également dotés des canons les plus imposants du moment.

Sa grande taille fait également sa vulnérabilité au fur et à mesure du développement d'éléments comme les mines sous-marines, les torpilles, les bombes lancées par avion et bien plus tard les missiles.

Cette classe de navire a disparu des flottes mondiales au cours des décennies suivant la fin de la seconde mondiale, à l'exception de la marine étasunienne qui en a conservé jusqu'aux années 1990.

Le croiseur

Sorte de cuirassé miniature, plus mobile et plus léger que celui-ci, et capable d'opérer seul. Il sera souvent utilisé comme bâtiment éclairer, pour protéger des convois ou attaquer des convois ennemis. Depuis la disparition du cuirassé, le croiseur est devenu le bâtiment de guerre le plus puissant.

Le destroyer

Également appelé contre-torpilleur, ce navire petit et rapide fut développé à l'âge d'or du cuirassé. Sa faible taille et sa vitesse lui permettaient de neutraliser un cuirassé ennemi. Pour cette raison, les flottes combinaient plusieurs types de navires, afin de protéger leurs grosses pièces et menacer efficacement celles de l'ennemi.

Il sera également spécialisé pour la lutte anti-sous-marine. De nos jours, on peut les trouver nommés sous les termes de corvette ou de frégate, voire parfois croiseur léger.