

# LES MARINS AMÉRICAINS DANS L'ATTAQUE PEARL HARBOR

Deuxième partie, par Hubert Groult

Vue panoramique de Pearl Harbor lors du raid japonais. Les explosions de tirs couvrent le ciel. La large colonne de fumée provient de l'USS Arizona. Plus à gauche de l'image, on voit de la fumée qui s'échappe du Shaw (DD-373), du Cassin (DD-372) et du Downes (DD-375). Ces trois navires sont en cale sèche au chantier naval. Cette photographie a été prise depuis les collines situées derrière le port (Pearl Harbor Attack, 7 December 1941, 80-G-32792, National Archives)

« Le Nevada a commencé à secouer comme un tremblement de terre de magnitude trois ou quatre ! » Matelot Allen Patten à 8 heures à bord du Nevada le 7 décembre, dans ses souvenirs.

Le 7 décembre 1941, le Japon lance une attaque-surprise d'une ampleur considérable pour détruire la flotte du Pacifique de l'US Navy. Voici la suite de cet assaut vu du côté des marins américains. Après avoir plongé au cœur de la première vague, nous continuons de découvrir les combats titanesques en nous penchant sur le destin du cuirassé Nevada.

## « HÉ, LES GARS, ON NOUS ATTAQUE ! »

Le Nevada est amarré au quai F-8, sur le côté droit, derrière l'Arizona. Selon la règle, sur les navires, le Nevada doit hisser son drapeau au vent, à 08h00, après une brève cérémonie. La fanfare du navire joue d'abord le Star Spangled Banner puis le drapeau à quarante-huit étoiles monte le long du mât. Ce matin-là, 95 % de l'équipage du cuirassé est à bord et la plupart ont déjà pris leur petit-déjeuner tandis que les autres, s'ils ne sont pas déjà occupés à leur poste, dorment encore dans leur couchette. À 07h55, l'attaque sur le navire commence. Des hommes et des officiers qui ont aperçu des points noirs dans le ciel, avant même que l'alerte ne soit donnée, savent que Pearl Harbor est attaqué et se précipitent à leur poste de combat. Francis W. Scanland, qui commande le navire, est à l'extérieur du navire au moment de l'attaque. Ainsi, quand l'ordre de se mettre à son poste de combat résonne dans les haut-parleurs, juste avant 08h00 : « Tout le monde à son poste de combat », c'est le Lieutenant Commander F. J. Thomas qui est le plus haut gradé sur le vaisseau

et l'Ensign Joseph Knefler Taussig Jr., 21 ans, qui est l'officier de quart et responsable de la défense aérienne. Ce dernier court aussitôt vers le canon le plus proche pour tenter d'abattre les appareils qui foncent sur le Nevada. Le matelot Allen Patten et ses cinq frères font partie des nombreux marins à bord du navire. Au moment où survient l'attaque, il a fini son travail de nuit et après s'être reposé, il est en train de prendre son petit-déjeuner au mess. Il parle du Rose Bowl Game de Pasadena, qui aura lieu le 1er janvier entre Duke et l'Oregon. Dans *124 Years Before The Navy Mast*, il raconte comment il apprend l'attaque : « Je me suis levé et j'ai pris une douche vers 7 heures du matin. Vers 07h45, je me suis assis pour prendre mon petit-déjeuner. Je me souviens que c'était un hot-dog et des beans. Puis, avec d'autres marins de la division B, nous nous sommes assis pour boire du thé et du café et discuter du Rose Bowl et de la question de savoir qui allait gagner le match de football, Duke ou Oregon. Puis quelque chose d'étrange a commencé à se produire et nous n'arrivions pas à comprendre ce qui se passait. Il était un peu plus de 8 heures du matin, nous étions trois ponts plus

bas et le Nevada a commencé à secouer comme un tremblement de terre de magnitude trois ou quatre. Le hublot était ouvert et j'ai entendu le bruit rat-tat-tat comme une mitrailleuse. Nous étions tous très confus ; c'était une matinée belle et tranquille. Nous trouvions étrange que quelqu'un s'entraîne au tir. Puis le cuisinier du mess de la Division B, Henry, qui n'était qu'un gamin ; 18 ans, nous a crié dessus. « Hé, les gars, on nous attaque ». Les cinq canons de cinq pouces et les mitrailleuses de .50. se mettent à tirer à tout rompre sur les pilotes japonais. Un appareil est abattu à la mitrailleuse de .50, et s'écrase à 91 mètres du navire sur bâbord arrière. À 8h10, un Nakajima approche dangereusement du Nevada. L'artillerie, qui avait mis une dizaine de minutes à se préparer, le prend à partie. En flammes, l'appareil réussit pourtant à larguer sa torpille de type 91 (modification 2) et elle pénètre le cuirassé sur bâbord à environ 4,3 m au-dessus de la quille, frame 41, créant une brèche de 1,20 m sur 0,90 m. Quelques secondes après l'impact, l'artillerie toujours en train de viser le Nakajima réussit à l'abattre. C'est un canon de 5 pouces sur bâbord qui parvient à le descendre. C'est alors que le navire se met à gîter, mais l'équipage, sur ordre de Thomas, qui a pris le commandement du Nevada, intervient très vite et réussit à corriger l'inclinaison. Les cloisons étanches permettent de limiter les dégâts de la torpille sur le navire. Sur l'eau, des nappes de carburant en feu provenant de l'Arizona commencent à s'approcher. Thomas ordonne que l'on appareille pour éviter l'embrasement. Pendant ce temps, le jeune Ensign Taussig, qui dirige les tirs, est gravement blessé à la cuisse, mais refuse obstinément de quitter son poste d'artilleur. Il sera plus tard amputé de la jambe. Le Nevada fume beaucoup et penche dangereusement, il subit des attaques violentes qui semblent le condamner. Pourtant on arrive à le détacher de son quai à 8h40. C'est grâce au Chief Boatswain Edwin Joseph Hill, 47 ans, originaire de Philadelphie, qui a couru à terre pour couper les cordes qui liaient le vaisseau à son quai. Ensuite, il a plongé dans l'eau pour revenir à bord. Sa citation pour la Medal of Honor, qu'il reçoit à titre posthume, mentionne cet acte de courage et la cause de son décès. Car, plus tard, quand il essaie de lâcher les ancrs du navire sur l'avant, il est jeté à l'eau par l'explosion de plusieurs bombes et il meurt. Lors de son avancée, le cuirassé va devenir, avec l'arrivée de la seconde vague d'aviateurs japonais, l'une des premières cibles ennemies. Dans un déluge de tir, il faudra se défendre tant bien que mal.

## « DES HOMMES ÉMERGEAIENT DES FLAMMES »

De tous les bateaux dans la rade, l'Arizona est celui qui connaît le plus de pertes humaines. Le 1er décembre, ce cuirassé de la classe Pennsylvania compte 100 officiers et 1411 personnels de bord. Il est attaqué, juste après 08h00 heures, par dix « Kate », cinq du Kaga et cinq du Hiryu. Chaque pilote dispose d'une bombe de 797 kilos de 16,1 pouces. Les Japonais larguent leurs charges à environ 3 000 mètres d'altitude. Disposé à l'arrière du Tennessee à 23 m de lui et à côté du Vestal, il reçoit deux bombes, la première arrive sur la poupe.



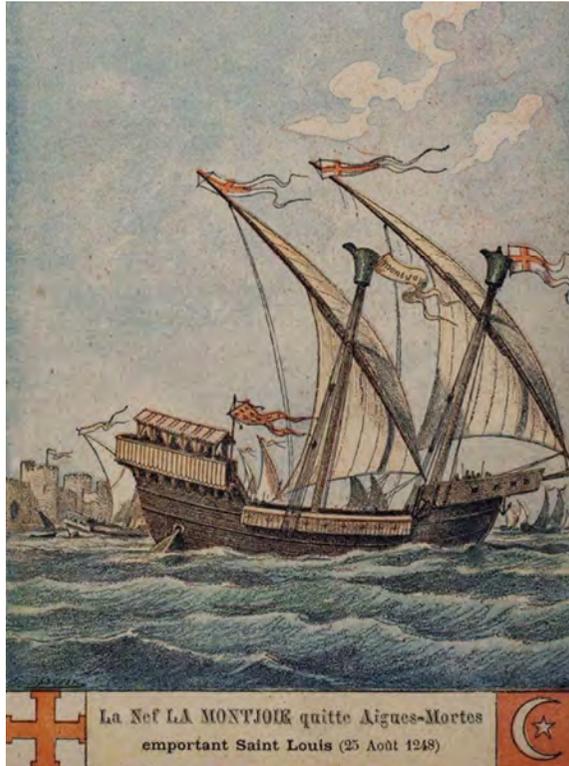
La seconde lui est fatale. Elle pénètre le pont pour finalement, sept secondes après son impact, détonner dans le dépôt avant de munitions. Le navire possède, en plus de ses 308 obus de 356 mm, 350 de 127 mm, environ 5 000 bidons de poudre et des centaines de milliers de balles pour mitrailleuse, une poudrière donc. La détonation est immense. Elle tue sur le coup environ mille hommes d'équipage et développe une immense colonne de feu et de fumée. Dans *Pearl Harbor to Cavalry*, Fushida se souvient qu'« une immense colonne de fumée rouge foncée s'est élevée à des centaines de mètres dans les airs du cuirassé Arizona. Son dépôt de munitions avait explosé ! » Le cuirassé s'est soulevé et c'est presque toute sa partie avant qui est détruite dans une déflagration expulsant des débris partout dans la rade et endommageant les bateaux non loin comme le Vestal. À bord du navire ravagé, les flammes sont gigantesques et vont durer plusieurs jours durant. L'explosion projette des hommes par-dessus bord. Dans *La Guerre du Pacifique*, de John Costello, on peut lire le vécu des marins Francis T. Bean et Jim D. Miller, alors à bord de l'Arizona : « (...) le mécanicien de 1re classe Francis T. Bean a aperçu le coup de torpille fatal : « Environ deux minutes après, les flammes jaillirent des canons de la tourelle n° 2, puis les magasins sautèrent à l'avant. Le mât se courba et la proue du navire enveloppée de flammes et de fumée s'embrasa comme l'enfer. » L'enseigne Jim D. Miller se trouvait dans la tourelle n° 3 : « Peu après mon arrivée dans la cabine, la tourelle fut secouée par l'explosion d'une bombe d'intensité moyenne. Mais une ou deux minutes plus tard, une explosion bien plus puissante ébranla tout le navire. La fumée s'engouffra par une

Carte de la rade de navires de guerre américains amarrés côte à côte à la base navale de Pearl Harbor, à Hawaï, au moment de l'attaque japonaise sur Pearl Harbor le 7 décembre 1941. Document réalisé dans les années 1940. (Pearl Harbor Attack, 7 December 1941, NH 114475, Naval History and Heritage Command.)

# LE CLOS AUX GALÉES DE ROUEN

## LE PREMIER ARSENAL MARITIME DE L'ÉTAT FRANÇAIS

### CRÉATION ET DÉBUTS 1293-1328



La Nef LA MONTJOIE quitte Aiguas-Mortes emportant Saint Louis (25 Août 1248)

Illustration de la nef La Montjoie quittant Aiguas-Mortes et emportant Saint Louis le 25 août 1248 (DR).

Représentation d'une nef des croisades des XII<sup>e</sup> au XIV<sup>e</sup> siècles (illustration produits Zvezda).

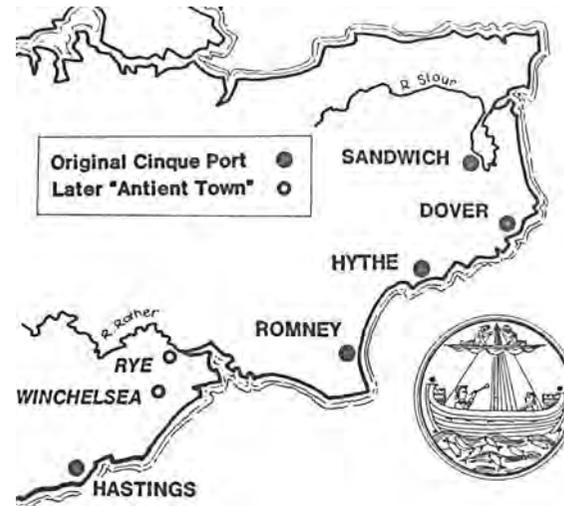


#### L'AMBITION NAVALE DE PHILIPPE LE BEAU

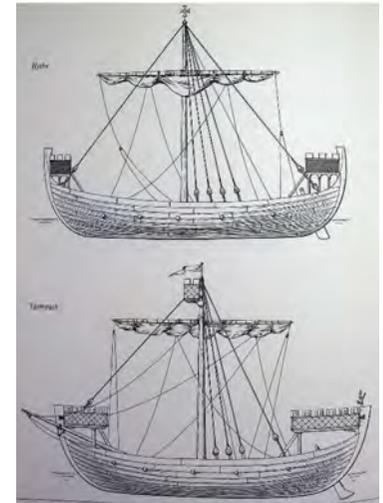
Les premiers rois de France n'ont pas à s'occuper de marine; les limites du royaume n'atteignant pas de rivages maritimes. En 1200, le roi de France Philippe Auguste confisque les terres de son vassal Jean sans Terre, duc de Normandie et à l'été 1202, l'armée française entre dans le duché de Normandie. Le 24 juin 1204, les troupes du roi de France entrent à Rouen. Le duché continental de Normandie devient une province par incorporation au domaine royal, qui obtient ainsi un accès maritime. Les souverains anglais conservent le duché insulaire constitué des îles anglo-normandes. Philippe Auguste installe des administrateurs français dans sa nouvelle possession et construit une puissante forteresse, symbole du pouvoir royal, le château de Rouen.

Jusqu'à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle, les rois de France ne disposent pas de force navale nationale. En cas de besoin, comme pour une guerre ou une croisade, ils recourent à l'achat, à la location ou au prêt de navires étrangers, et à la réquisition. Lors de la septième croisade (1248-1254), pour se rendre en Terre Sainte, Saint Louis emprunte ou loue des vaisseaux aux républiques de Venise et de Gênes, et appareille d'Aiguas-Mortes.

Le premier souverain qui s'occupe réellement d'affaires maritimes est Philippe IV dit « le Bel », qui règne de 1285 à 1314. Sous son gouvernement, le royaume de France atteint l'apogée de sa puissance médiévale. Avec entre seize et vingt millions d'habitants, c'est l'état le plus peuplé de la chrétienté. Le royaume connaît une grande prospérité économique et le pouvoir royal se renforce considérablement. Philippe IV devient un souverain puissant, qui abandonne les traditions féodales pour mettre en place une administration moderne et centralisée.



Carte des Cinque Port (Dover District Council).



Nefs anglaises du XIII<sup>e</sup> siècle (Nef des cinq ports par Werner Zimmermann, Mosaik Verlag).

#### LA RIVALITÉ FRANCO-ANGLAISE SUR MER

À la fin du XIII<sup>e</sup> siècle, il existe une farouche rivalité entre marins anglais et bayonnais d'une part, et marins normands, bretons et poitevins d'autre part. En 1292, une rixe survient entre marins normands et bayonnais près de la pointe Saint-Mathieu en Bretagne près du Conquet. À Royan, les Normands, venus charger du vin, coulent quatre nefs bayonnaises. Voulant calmer l'affaire, Philippe le Bel interdit aux marins du royaume d'attaquer les sujets du roi d'Angleterre et le connétable de Bordeaux fait jurer aux maîtres des nefs de garder la paix sur mer, Bordeaux étant rattachée à la couronne anglaise de puis 1154. Mais les Normands assaillent les Anglo-Bayonnais et détruisent ou saisissent 68 navires des Cinque Ports (Cinq-Ports).

« Les Cinq-Ports » désigne un ensemble de ports de la côte méridionale de l'Angleterre, qui jouissent de privilèges au Moyen Âge en échange de la fourniture d'une flotte de guerre et de transport à la Couronne anglaise, soit une cinquantaine de navires. Ces Cinq-Ports sont, du nord au sud : Sandwich, Douvres, Hythe, New Romney, dans le comté de Kent, et Hastings dans celui du Sussex. Trois autres ports, situés également dans le Sussex, sont également associés aux Cinq-Ports : Rye, Seaford et Winchelsea. Les Cinq-Ports constitue une province militaire et administrative à part entière.

En Aquitaine, dans le port de Fronsac, des officiers du roi de France sont pris et décapités. Une flotte anglaise de 64 bateaux commandée par l'amiral Robert Typtoft défait une flotte marchande de 200 navires dans l'estuaire de la Seine. Au printemps de 1293, les Normands prennent et coulent 81 navires anglais et bayonnais. Mais au retour, le 15 mai 1293, ils sont vaincus par la flotte des Cinque Ports. Les Anglais saccagent La Rochelle. Philippe le Bel exige réparation. Le roi d'Angleterre Édouard tente d'apaiser les relations franco-anglaises, mais Philippe IV souhaite le

conflit. Il veut profiter du fait qu'Édouard I<sup>er</sup> est menacé dans son royaume par les Écossais et les Gallois. À l'inverse, Édouard I<sup>er</sup> veut éviter de devoir combattre sur plusieurs fronts. Philippe IV envoie le 27 octobre 1293 une ambassade qui apporte à Édouard I<sup>er</sup> une citation à comparaître le 14 janvier 1294 devant sa cour. En réponse, Édouard I<sup>er</sup> envoie son frère Edmond en ambassade. Malgré un traité conclu, Philippe IV s'abstient dans sa volonté de faire la guerre et il confisque le duché de Guyenne le 19 mai 1294. Il s'ensuit une guerre jusqu'en 1297. Cet affrontement franco-anglais est l'une des prémices de la guerre de Cent Ans (1337-1453) avec l'occupation française de Bordeaux, capitale de la Guyenne, jusqu'en 1303.



Portrait de Philippe IV le Bel, roi de France de 1285 à 1314. Peinture anonyme du 19<sup>e</sup> siècle (Musée national des châteaux de Versailles et de Trianon).

# LES FORCEURS DE BLOCUS ALLEMANDS

8<sup>e</sup> partie – Années 1944 et 1945

Par René Alloin



Les croisières des U-Boote du groupe Monsun dans l'Atlantique Sud ou l'océan Indien connaissent heureusement quelques moments agréables. (DR)

L'année 1944 qui commence va contraindre l'Allemagne à poursuivre ses échanges avec le Japon, car les besoins en production de guerre augmentent et déjà, de nombreuses sources d'approvisionnement se sont taries à la suite des pertes de territoires conquis au cours des années précédentes. Au départ de Bordeaux, ce sont les sous-marins qui assureront la presque totalité des départs tandis que quelques navires basés en Extrême-Orient tenteront de passer au travers des mailles du filet dressé par les Alliés, mais, au cours de l'hiver 1943-1944, seul un navire sur les cinq expédié, l'*Osorno*, parviendra à rejoindre l'Europe et encore, il s'échouera.

Au 1<sup>er</sup> janvier 1944, le Bombron 107 américain dispose de onze avions PB4Y-1 Liberator stationnés à Natal au Brésil et sur l'île de l'Ascension. À 07h20, un premier patrouilleur décolle piloté par le Lieutenant Krug, mais rentre 7 heures et demie plus tard sans avoir rien repéré. À 07h40, le PB4Y "Baker 9" débute sa patrouille et ce n'est qu'à 14 heures qu'il aperçoit un navire se dirigeant au cap est-nord-est à la vitesse de 10 nœuds et situé par 09° 35' N et 023° 45' W. Le Lieutenant M. G.

Taylor descend l'inspecter et découvre sur le côté un panneau portant le nom de *Glenbank*. Ce bâtiment ayant quitté Le Cap le 24 décembre 1943, il peut en effet s'agir de lui. Afin de lui faire hisser son indicatif absent, un artilleur de l'avion tire quelques balles de 12,7 mm devant la proue du navire. La réaction est instantanée, le bateau suspect ouvre le feu avec des rafales de ses canons anti-aériens de 37 mm, balayant toute la longueur du PB4Y. Un obus explose sur l'hélice n° 2, des éclats percent une conduite de pression d'huile, un câble électrique et des équipements à l'intérieur de l'avion. Un autre obus pénètre à gauche de la carlingue, explose contre la culasse du canon tribord et endommage le poste radio. Le troisième obus explose vers l'arrière affectant les commandes des gouvernes de direction et de profondeur et les éclats blessent l'homme d'équipage MacGregor à la jambe, au bras gauche et à la main droite. Le pilote met le cap sur sa base et atterrit sans difficulté à 18h45.

Entretemps, le "Baker 5" qui a décollé peu avant le "Baker 9" signale un deuxième navire à 200 milles, par 07°52' N et 021°40' W. À 22h00, le croiseur CL 12 *Marblehead* (CV Earl William Morris) et le destroyer DD 359 *Winslow* (CC William Tindal

Samuels) ont intercepté le navire qui s'avère être le *Seapool* britannique (4 820 tjb, 1940).

Il est 20h35 lorsque le Lieutenant Ford, pilote du PB4Y "Baker 12", repère un navire à 70 milles au sud-est du dernier point signalé et le destroyer américain DD 381 *Somers* (CF William Christopher Hugues, Jr) est envoyé pour enquêter d'autant qu'il paraît étonnant que ce navire ne se trouve pas plus au nord du dernier relèvement, mais semble s'être dirigé vers le sud. Est-ce pour essayer de tromper les avions sur sa véritable destination ? Le "Baker 12" doit retourner à sa base et y parvient à 03h30. Après s'être ravitaillé, le PB4Y repart à 09h30 le 2 janvier, avec un nouvel équipage commandé par le Lieutenant R. T. Johnson. Désormais, il convient d'identifier le *Glenbank*.

La situation devient encore plus confuse avec la découverte de deux nouveaux bateaux suspects. Cependant, il s'agit des Britanniques *Fort Wellington* (7 131 tjb, 1943) et *Wascana Park* (7 152 tjb, 1943), ce dernier ayant été contrôlé par le *Somers* à 16h20, juste au moment où le contact est établi avec le *Glenbank* par le "Baker 12" qui émet des signaux afin de rallier d'autres PB4Y et le destroyer *Somers*. Bientôt, le doute n'est plus permis, car, alors que le "Baker 12" se rapproche du navire suspect, il est canonné à 17h25 et un obus perce un réservoir d'ailes, mais le Lieutenant Johnson poursuit ses rotations autour du bateau jusqu'à l'arrivée de trois autres avions à 18h30. Il a maintenant 600 milles à parcourir pour rejoindre l'île de l'Ascension et il y parvient difficilement à 21h47 alors qu'il a perdu l'usage de deux moteurs privés de carburant et que son altitude n'est plus que de 180 mètres. Lorsque le *Somers* arrive sur les lieux, il aperçoit le navire illuminé par les avions. Une heure plus tard le destroyer ouvre le feu avec ses canons de 127 mm et coule le forceur de blocus à 00h30 le 3 janvier par 17° 00' S et 021° 00' W. Cinq hommes ont perdu la vie, mais cent trente-quatre survivants sont recueillis. Un message est envoyé à 04h00 indiquant la perte du bateau identifié comme étant le *Weserland*.

## Départs de janvier pour l'Extrême-Orient

Le 2 janvier, l'*U.177*, commandé par le Korvettenkapitän Heinz Buchholz, appareille de Bordeaux à destination de l'Extrême-Orient. L'*U.177* est attaqué et coulé le 6 février à l'ouest de l'île de l'Ascension par les charges de profondeur d'un PB4Y Liberator de la flottille américaine VB-107, par 10° 35' S et 023° 15' W. Il y a cinquante tués, dont le commandant Heinz Buchholz et quinze survivants.

Le lendemain, c'est au tour de l'*U.1062* du type VIII de quitter Bergen en Norvège, sous le commandement de l'Oberleutnant Zur See Karl Albrecht, avec une cargaison de trente-neuf torpilles à son bord à destination du groupe Monsun basé à Penang qui manque si cruellement de ces armes que trois sous-marins de la classe IXC/40 sont renvoyés en Europe avec un chargement de matériaux stratégiques.

L'*U.852*, commandé par le Kapitänleutnant Heinz-Wilhelm Eck, appareille de Kiel le 18 janvier pour rejoindre le groupe Monsun en Extrême-Orient. Au cours de son voyage, il coule le cargo grec *Peleus* (4 695 tjb, 1928) et se rend coupable d'un crime de guerre en mitraillant les rescapés du naufrage (1). Il coule également le cargo britannique *Dahomian*



Le destroyer de la marine américaine USS Somers (DD-381) en navigation dans l'océan Atlantique en 1944, sous son nouveau camouflage. (US Navy)

(5 277 tjb, 1929) le 1<sup>er</sup> avril 1944. Il ne parviendra pas à destination, gravement endommagé le 2 mai 1944 dans la mer d'Oman par des grenades d'un avion Wellington du Squadron 621 de la RAF. Il est échoué et dynamité le 3 mai au nord de Bandar Bayla en Somalie. Sept hommes sont tués lors de l'attaque et 59 survivants, dont le commandant, sont faits prisonniers par les Britanniques.

Le sous-marin *UIT.22*, ex-*Alpino Bagnolini* appareille de Bordeaux le 26 janvier pour sa première mission de transport au service des Allemands à destination de l'Extrême-Orient, sous le commandement de l'Oberleutnant zur See Carl Wundelich. Le 22 février, il est surpris par un PB4Y américain à 900 milles de l'île de l'Ascension et il est victime d'une fuite de carburant et de dommages à la coque. Il contacte le BdU qui lui communique un rendez-vous avec le sous-marin ravitailleur *U.178* à 500 milles au sud du cap de Bonne Espérance. Bien renseignés par des décryptages de messages, trois hydravions Catalina du Squadron 262 et un bombardier Lockheed B37 Ventura sont déjà sur place. L'*U.178* est attaqué en premier, le 8 mars, mais le Kapitänleutnant Wilhelm Spahr survit au bombardement du Ventura et demeure sur le fond pendant les heures de clarté. Le 11 mars, l'*UIT.22* parvient sur les lieux et n'échappe pas à l'attaque des avions alliés qui le coulent par 41° 28' S et 017° 40' E. Tout l'équipage de 43 hommes, dont 12 Italiens, périt avec son bâtiment.

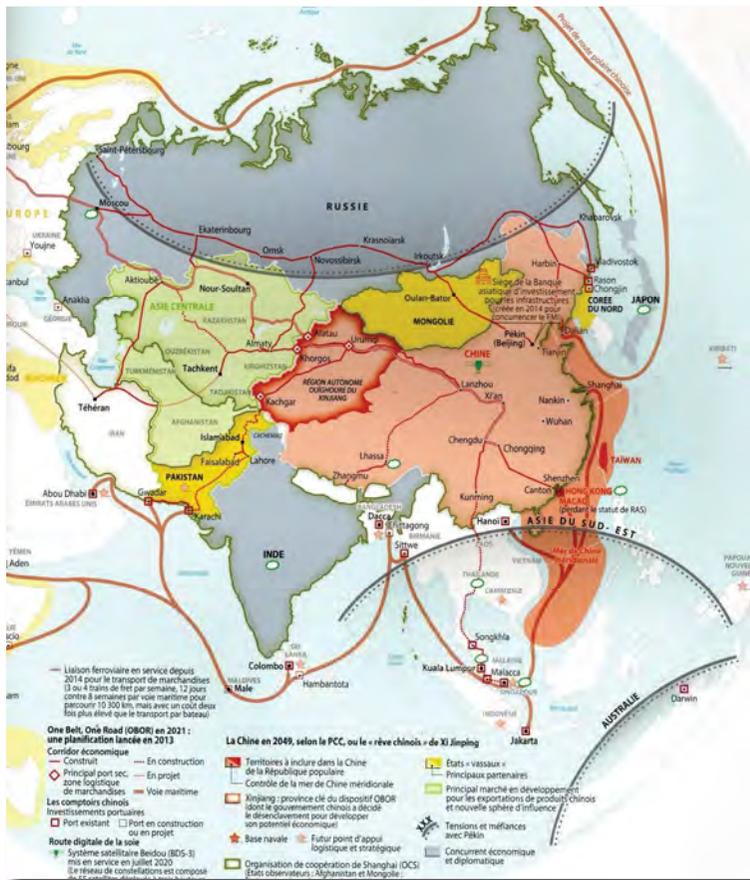
Le 18 janvier, le Grossadmiral Dönitz participe à la conférence navale du Führer pour tenter de convaincre Hitler de lancer huit navires disponibles à Bordeaux vers l'Extrême-Orient, dont quatre sont déjà chargés et prêts à appareiller. En effet, si précédemment un seul des cinq forceurs de blocus avait rejoint l'Europe, l'*Osorno* avait cependant livré plus de marchandises que ce que tous les sous-marins engagés étaient en mesure de transporter jusqu'à l'achèvement des types XX à l'été 1945, dont la capacité pourra atteindre 800 tonnes de fret. Dönitz estime que si seulement un de ces navires parvenait à effectuer l'aller-retour, le risque en valait la peine, car l'Allemagne avait besoin de caoutchouc et de wolfram. Hitler s'y refuse en argumentant que les besoins en wolfram peuvent être maintenus par des envois effectués depuis la péninsule ibérique et que les navires disponibles peuvent être affectés à ces transports. Il est persuadé qu'aucun

1 – Heinz-Wilhelm Eck sera condamné après la guerre par un tribunal allié et exécuté le 30 novembre 1945 à Lüneburg Heath, au sud de Hambourg avec deux de ses officiers, August Hoffmann (2<sup>e</sup> officier de quart) et Walter Weispfenning (médecin). L'ingénieur en chef, Kapitänleutnant Hans Lenz a été condamné à la réclusion à perpétuité et le quartier-maître Wolfgang Schwender à 15 ans d'emprisonnement.

# LE JAPON ET L'INDO-PACIFIQUE : GÉOPOLITIQUE MARITIME ET HISTOIRE DE LA MARINE JAPONAISE ET DES RELATIONS AVEC LES ÉTATS-UNIS DEPUIS 1945

Par Gildas Borel

Routes de la Soie – Carto 2021. (Source Atlas Géopolitique mondial 2023 – Éditions du Rocher et Aeron Group)



### Introduction :

Depuis quelques années, le concept d'Indo-Pacifique a remplacé celui d'Asie Pacifique. Tandis que ce dernier se limitait à la façade asiatique du Pacifique, l'Indo-Pacifique, dans son interprétation la plus large, englobe la totalité des deux océans Indien et Pacifique. Selon Isabelle Saint-Mézard, auteur d'un ouvrage « Géopolitique de l'Indo-Pacifique » publié en automne 2022, il s'agit notamment de recenter l'Asie sur les espaces maritimes, surtout sur ces flux qui les traversent, leur sécurisation. Un autre objectif est de prendre en compte l'influence croissante de la Chine et de l'Inde. La montée de la puissance chinoise et le désir des USA de la contenir, comme la crainte de plusieurs états riverains, constituent la principale raison de la promotion de ce concept. Les acteurs majeurs de l'émergence de l'Indo-Pacifique sont surtout le Japon, les USA, l'Inde et l'Australie.

Un précédent article (Navires et Histoires n° 121, août-septembre 2020) a évoqué « L'Indo-Pacifique, un concept en vogue » pour présenter cette approche regroupant les deux océans en une même entité géopolitique. Il convient aujourd'hui, tout d'abord de signaler les dernières analyses et d'observer le rôle du Japon dans la promotion de ce concept (première partie).

Après les exposés des géopolitiques maritimes de l'Inde (Navires et Histoires n° 122, octobre-novembre 2020 et n° 123, décembre 2020, janvier 2021) et de l'Australie (Navires et Histoires n° 132, août-septembre 2022), l'évolution du Japon de l'après-Seconde Guerre mondiale mérite une attention spécifique. C'est au travers de ses relations avec son grand partenaire stratégique – les USA – et de l'évolution de la marine de guerre japonaise (dénommée « Forces Maritimes d'Autodéfense ») que l'évolution de la politique de défense de ce pays sera présentée (seconde partie).

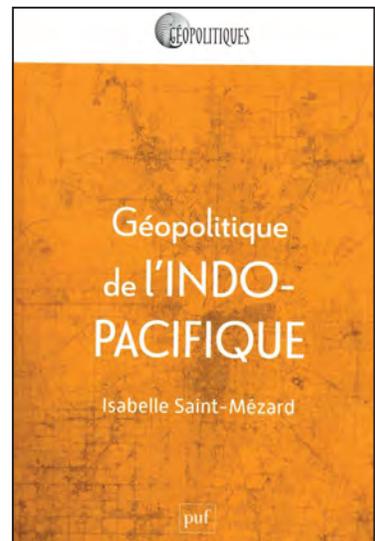
### Première partie : Rappels d'études récentes sur l'Indo-Pacifique

#### Récentes approches sur ce concept

Le travail d'Isabelle Saint-Mézard, évoqué en introduction, se focalise essentiellement sur la vision des quatre grands États fondateurs du concept : les États-Unis, très intéressés dans le cadre de leur grande rivalité avec la Chine, ses deux proches alliés, le Japon et l'Australie, et enfin l'Inde, tous également inquiets de la montée en puissance chinoise. La paternité de l'idée est attribuée au Premier ministre japonais Shinzo Abe, lors d'une visite en Inde en 2007. C'est surtout à partir des années 2010 que l'Indo-Pacifique est mentionné par divers acteurs. L'administration Obama l'évoque à l'occasion de l'annonce, en 2011, de la politique du « pivot » ou du retour vers l'Asie des USA. En 2012, Shinzo Abe, qui revient au pouvoir au Japon, relance et précise le concept d'Indo-Pacifique. S'associe également à cette approche, le gouvernement australien travailliste de Julia Gillian et le Premier ministre indien Mohamad Singh, lors d'une visite dans les pays de l'ASEAN (l'Association de dix États de l'Asie du Sud-Est).

La principale motivation de ces quatre États semble bien être de répondre à l'affirmation croissante de la puissance chinoise. L'auteur évoque « l'anxiété géopolitique » de chacun de ces États avec ses caractéristiques propres.

Livre sur la géopolitique – SAINT-MEZARD Isabelle – Géopolitique de l'Indo-Pacifique. (PUF – Paris 2022)



Pour les USA, il s'agit de la remise en cause de leur domination en Asie, par la montée de la Chine dans les domaines économiques comme militaires. Comme ils s'étaient alertés de la montée en puissance économique du Japon à la fin des années quatre-vingt, ils s'inquiètent des ambitions chinoises en matière de leadership économique, mais plus encore stratégique, avec notamment l'ambitieux programme des « nouvelles routes de la soie » terrestres et maritimes.

L'Australie redoute un désengagement américain, alors qu'elle s'interroge sur la politique chinoise de reprise en main à Hong Kong, de menace sur Taïwan et en mer de Chine. Elle redoute plus encore la possibilité d'alliances avec les États insulaires du Pacifique Sud, pouvant déboucher sur l'implantation de bases militaires. Plus généralement, elle craint une pénétration dans l'espace de sécurité principal qui la protège au nord : la guirlande insulaire de l'Indonésie, et ses prolongements en Mer de Chine méridionale jusqu'aux archipels des Salomon de même de Fidji.

Le Japon souhaite préserver « un ordre fondé sur les règles » notamment dans le domaine du droit de la mer pour contrer les actions de la Chine en

Anxiété géopolitique de l'Australie – SAINT-MEZARD Isabelle – Géopolitique de l'Indo-Pacifique. (PUF – Paris 2022)

