

ISBN 979-10-359-8545-5

Dépôt légal Août 2023

Achevé d'imprimer en France

INTRODUCTION

L'incapacité des Japonais à protéger leurs lignes maritimes de ravitaillement pendant la guerre du Pacifique fut une des causes principales de leur effondrement militaire, industriel et moral en 1944-45. Cependant, alors que la bataille de l'Atlantique a fait l'objet d'une très abondante littérature et de plusieurs réalisations cinématographiques, la guerre de course que l'U.S. Navy mena dans le Pacifique n'a que très rarement été traitée dans son ensemble, surtout en France. De plus, ces études ne présentent, souvent, que l'aspect américain des choses, insistant à juste titre sur les succès spectaculaires des sous-marins de l'U.S. Navy, oblitérant ou passant sous silence les efforts des Japonais, exagérant jusqu'à la caricature la suprématie technologique ou tactique des Etats-Unis. Quand elles ne présentent que des chiffres crus, des arguments purement techniques et des conclusions lapidaires, ces études trahissent une certaine méconnaissance de la société nippone, pour le moins.

La présente étude essaie modestement d'y remédier, d'expliquer comment les Japonais en étaient arrivés à un tel degré d'impuissance, comment ils ont essayé de s'en sortir et pourquoi ils ont échoué alors même qu'ils disposaient d'un outil maritime et d'une flotte de guerre tous deux hors du commun. Plusieurs des restructurations qu'ils menèrent pendant la guerre ont, du reste, survécu à celle-ci, notamment dans le domaine économique et industriel avec le succès que l'on sait, ce qui

illustre clairement que les Japonais eux-mêmes avaient cerné les défauts de leur organisation.

Plus largement, cette étude retrace à gros traits la politique maritime et commerciale japonaise des années 1840-1940, ses retombées stratégiques et, partant, ses intrications avec la politique extérieure, avant de traiter de la guerre du Pacifique elle-même. Ce souhait de replacer l'étude thématique dans son contexte au sens large amène quelques digressions de l'étude par rapport à son sujet central : elles ont été synthétisées et résumées puisqu'elles ne sont pas au cœur du sujet, et peuvent à leur tour paraître simplistes. En filigrane des péripéties historiques, le lecteur verra émerger au fil des ans quelques constantes durables de la politique tant japonaise qu'américaine.

Plusieurs questions abordées restent d'actualité, comme l'acte de souveraineté que constitue l'armement d'une flotte de commerce sous pavillon national, la nécessité de garantir le libre accès aux océans, la question des approvisionnements en pétrole, les retombées économiques d'un outil maritime performant, les antagonismes entre amélioration de la productivité de cet outil et contraintes de sa protection militaire, entre renfermement protectionniste et ouverture commerciale à l'international. Bien que les conditions politiques et économiques aient changé depuis 1945, l'exemple japonais constitue une extraordinaire base de réflexions sur ces thèmes.

Pour donner corps à ces motivations, j'ai préféré la forme du récit à celle de l'étude historique étayée de notes, de renvois, de références. La linéarité du récit a été cependant mise à mal par la complexité du sujet, source de quelques retours en arrière.

Avertissement sur les sources employées

La plupart des statistiques contenues dans cette étude pour la période 1941-45 sont celles compilées par le JANAC (*Joint Army Navy Assessment Committee*, comité d'évaluation commun à l'armée et à la marine) américain, complétées par quelques éléments tirés de l'étude *The campaign of the Pacific War* rédigée par le *US Strategic Bombing Survey*. Ces sources présentent quelques divergences et leurs résultats ne sauraient être définitifs. Destinées à un traitement statistique et presque exclusivement basées sur des informations américaines, elles avaient initialement pour vocation de vérifier un à un tous les rapports de mission des aviateurs, des sous-marinières et des marins américains pour confirmer ou infirmer les victoires qu'ils s'étaient attribuées pendant la guerre. Dans certains cas, ils amenèrent à retirer du tableau de chasse de tel ou tel sous-marin le torpillage et la destruction d'un cargo dont, pourtant, tout l'équipage avait été témoin. En outre, ces chiffres ne portent que sur les navires d'un déplacement supérieur ou égal à 500 t, ce qui écarte environ un cinquième de la flotte nipponne. Mais, malgré toutes les critiques qu'on peut leur opposer, ces chiffres restent à la fois les plus fiables - ou plutôt les moins irréalistes - et les plus exhaustifs.

Il n'est pas étonnant que les chiffres du JANAC s'écartent, parfois notablement, des valeurs et des dates citées dans d'autres ouvrages. Les archives japonaises sont incomplètes par ce qu'elles n'ont pas été

parfaitement tenues (à la fin de la guerre, les Japonais avaient d'autres priorités que l'enregistrement administratif de pertes dont ils n'avaient parfois même pas connaissance) et parce qu'elles ont été en partie détruites ou perdues en 1945. Quant aux rapports de mission rédigés de part et d'autre, ils furent, comme souvent en pareil cas, exagérément optimistes : les Japonais pensaient avoir coulé environ cinq cents sous-marins américains alors que le chiffre réel était dix fois plus faible, le palmarès des sous-marins de l'U.S. Navy dut parfois être divisé par deux, et celui des aviateurs par trois. Les cas litigieux sont légion. Les fréquentes homonymies des navires japonais ne simplifièrent pas les décomptes : il n'y eut par exemple pas moins de trente-cinq navires baptisés Nanshin Maru, avec des déplacements variant de 80 t à 14 000 t, et dans le seul mois de mai 1945 cinq Takasago Maru furent coulés en autant d'endroits différents.

Pour toutes ces raisons, les chiffres de la production des chantiers navals et des pertes cités dans la présente étude s'écarteront parfois de ceux que l'on peut trouver ici ou là.

L'AVANT-GUERRE

La création d'une marine marchande

Antécédents : le Japon traditionnel

Après plus de cent trente années de guerres intestines qui avaient ensanglanté le Japon médiéval depuis la guerre d'Ōnin en 1467 jusqu'à la bataille historique de Sekigahara en 1600, la dynastie shogunale des Tokugawa prit le pouvoir en 1603. A partir de 1637 et pendant plus de deux siècles et demi, elle maintint entre les seigneurs féodaux une paix forcée d'une étonnante longévité. Cette prouesse – totalement inconcevable en Europe – permit l'émergence d'une prospérité manifeste : doublement de la surface cultivée grâce à d'importants travaux de terrassement et d'irrigation, accroissement sensible de la production agricole, amélioration de l'alphabétisation et de l'instruction des paysans grâce à l'action et au rayonnement des temples bouddhistes, nette croissance démographique, enrichissement général par la stagnation de l'impôt et le développement du commerce entre les paysans et les cités. Dès 1800, près de la moitié de la population mâle savait lire, écrire et compter, une culture populaire avait vu le jour, l'économie de troc avait disparu au profit d'échanges monétisés, une société de marchands et de courtiers s'était développée dans les anciens fiefs. Le commerce des armes avait été sévèrement contingenté, leur fabrication monopolisée par le shogunat ; les familles de samouraïs, ces guerriers professionnels désormais réduits à l'état de

gardiens de traditions devenues inutiles et seuls autorisés à porter des armes, s'étaient considérablement appauvries.

Cette grande stabilisation ne se réalisa pas sans contreparties.

La rigidité des cloisonnements sociaux fut renforcée pour préserver l'ordre établi. L'attachement à un statut, un rang social, un fief et une communauté dans ce fief devint irrévocablement héréditaire. Les paysans perdirent le droit de changer de village, puis celui de devenir artisans ; ils durent vivre et travailler en communautés enclavées, sans grand espoir d'ascension sociale. Les voyages intérieurs furent contrôlés et limités, ce qui ne poussa pas à la construction d'un réseau de grandes routes, en dehors de celles nécessaires à l'administration, dont la célèbre route du Tōkaidō reliant la capitale impériale Kyōto à la capitale shogunale Edo qui n'était pas encore devenue Tōkyō. Les samouraïs, qui n'avaient déjà pas le droit moral de changer de suzerain sans passer pour des traîtres et des arrivistes, se virent refuser celui d'acquérir des terres ou de se faire bourgeois. Les plus chanceux entrèrent dans l'administration que le shogun fut amené à créer et déployer pour centraliser la gestion du pays. Les autres n'eurent comme seules échappatoires à la pauvreté que le petit artisanat et son commerce, tout en bas de l'échelle sociale.

Le mythe de la prédestination du Japon, terre des dieux, dépositaire d'un ordre naturel unique, immuable et transcendant, doté d'une dynastie remontant directement à la déesse du Soleil, fut réaffirmé à des fins de pacification mais contribua à couper l'archipel du reste du monde. Le commerce avec l'étranger fut pratiquement interdit car il avait importé, entre autres, des armes et des avidités qui avaient déstabilisé l'ancienne société clanique. Les sectes

bouddhiques les plus arrogantes furent écrasées, les insoumis christianisés par les missionnaires jésuites furent exterminés en 1637-38.

Sur le plan maritime, la politique shogunale d'isolement entraîna plusieurs conséquences. Les Portugais et les Espagnols furent expulsés en 1639. Seuls les Hollandais, marchands protestants peu enclins au prosélytisme, restèrent tolérés mais relégués sur l'îlot artificiel de Deshima dans le port de Nagasaki, seul comptoir autorisé. Le droit d'accostage des Chinois fut réduit à vingt-six navires par an, et ce uniquement dans une zone spéciale du même port de Nagasaki. Pour les ressortissants japonais, les déplacements à l'étranger furent prohibés dès 1630 et assortis en 1633 d'une peine de mort en cas d'absence supérieure à cinq ans. Pour couper court aux vellétés de voyage, la construction de navires au long cours fut proscrite. Le savoir-faire des chantiers et des marins japonais, attesté par les succès d'un commerce et d'une piraterie florissants le long des côtes chinoises au XV^e siècle, se perdit. Les comptoirs japonais de Cochinchine, du Cambodge, de l'Annam et du Siam cessèrent de traiter avec la métropole, leurs expatriés rentrèrent au Japon. Les prospères exportations traditionnelles d'argent, de cuivre et d'armes blanches disparurent, alors que le Japon produisait un tiers des lingots d'argent du monde au XVI^e siècle. Désormais recroquevillés sur leur marché intérieur, figés et bridés par une vision immuable de l'univers, l'industrie et le commerce japonais s'étiolèrent et gardèrent longtemps des structures claniques et artisanales, exceptionnellement agrégées en trusts appelés *zaibatsu*.

Un tel isolement, paradoxal à l'époque où les grandes puissances européennes asseyaient leur domination économique et politique sur le reste du monde, ne pouvait

durer éternellement. Quelques signes avant-coureurs se manifestèrent un siècle après l'adoption de ces mesures : à partir de 1739, les vaisseaux russes reliant Saint-Pétersbourg aux comptoirs de Sibérie commencèrent à sillonner la mer du Japon. En 1808, une frégate anglaise, le *Phaeton*, força l'entrée du port de Nagasaki. Ce dernier incident – qui n'eut d'autre conséquence immédiate qu'une humiliation des autorités locales – poussa le shogun à créer en 1811 un bureau spécialement chargé de traduire des livres occidentaux, portant notamment sur les techniques de la navigation et de la construction navale. Il était en effet manifeste que les jonques et les fortifications censées surveiller les côtes de l'archipel étaient incapables de s'opposer aux grands vaisseaux puissamment armés venus d'Europe.

Craquements prémonitoires

La menace extérieure n'était pas la seule à peser sur le Japon shogunal.

Avec plus d'un million d'habitants, Edo, capitale shogunale, était la ville la plus peuplée du monde au XVIII^e siècle. Malgré son impressionnant enrichissement, la société marchande qui s'était agglutinée autour des seigneurs obligés de résider dans la capitale était reléguée tout en bas de l'échelle sociale : dans la mentalité de l'époque, elle ne créait rien donc n'était pas valorisée. Les artisans leur étaient considérés supérieurs, puis les paysans qui produisaient de quoi nourrir la population, et au sommet les guerriers qui pourtant ne servaient plus à grand-chose. Le rôle social des quatre castes était incohérent avec cette échelle de valeurs.

L'épuisement des mines d'or et d'argent à la fin du XVIII^e siècle entraîna une pénurie monétaire qui ralentit les échanges commerciaux intérieurs. A la même époque, l'accroissement démographique résorba l'excédent agricole : en deux siècles, la population était passée de douze à trente millions d'âmes. Le pays perdit son autosuffisance alimentaire. Les mauvaises années, des famines qu'on n'avait plus vu depuis longtemps refirent leur apparition puis devirent récurrentes, creusant le décalage entre le mythe d'un Japon prédestiné et la réalité vécue pendant ces périodes.

Comme ailleurs, la centralisation de l'état et la création d'une administration qui l'avait accompagnée avaient débouché sur une augmentation de l'impôt, lourd pour les paysans qui manquaient de revenus d'appoint. Les jacqueries locales se multiplièrent.

Dès le début du XIX^e siècle, l'économie stagnait, une part de la population n'adhérait plus à l'ordre ancien imposé par les Tokugawa après Sekigahara : une crise latente s'était installée.

Ouverture forcée des frontières et réaction shogunale

Les choses s'accéléchèrent très brutalement au milieu de ce XIX^e siècle. Missionné par le gouvernement des États-Unis pour ouvrir l'Asie au commerce américain, le commodore Matthew Perry fit escale en 1853 à Okinawa, la principale île des Ryūkyū entre le Japon et Formose¹. Après avoir négocié avec le roi de l'île la cession à bail d'une station

¹ *Formose est devenu Taïwan aujourd'hui*

à charbon pour le ravitaillement des navires américains, il fit route vers le Japon qu'il atteignit le 13 juillet 1853 avec deux frégates de guerre. Là, il tenta de négocier un traité commercial ouvrant les ports japonais aux navires américains, mais il essuya un refus. Parti les mains vides, Perry revint en force six mois plus tard, avec dix navires de guerre cette fois. Arrivé à Kanagawa, il fit tirer quelques coups de canon pour étaler sa puissance, puis posta son escadre devant Yokohama et arracha sous la menace de ses canons la signature d'un traité commercial ouvrant l'empire aux produits américains sans contrepartie. Le traité, ratifié le 15 février 1854, ouvrit aux étrangers les ports de Shimoda et de Hakodate. Rentré aux États-Unis en 1855, le commodore proposa à son gouvernement d'établir une base navale permanente à Okinawa qu'il qualifia de « porte de l'empire japonais », inaugurant une politique d'implantation de bases américaines en Asie qui est toujours d'actualité.

L'ouverture forcée des frontières que venait de subir l'empire du Soleil Levant provoqua un véritable électrochoc, rappelant l'époque où les hordes mongoles de Tamerlan avaient tenté d'envahir l'archipel. L'agression du commodore Perry fut suivie de pressions diverses de la part des nations européennes et des États-Unis, pressions allant jusqu'à l'incendie de villes côtières en cas de résistance comme ce fut le cas à Kagoshima en 1863 par les Anglais, et de la signature de toute une série de traités commerciaux avec la France, l'Angleterre, la Russie et les Pays-Bas en 1858.

Non sans habileté, certains Japonais surent en tirer parti et se découvrirent des marchés extérieurs : la valeur des échanges fut multipliée par vingt-deux entre 1858 et 1867, les exportations de thé, de coton et surtout de soie grège commencèrent à faire connaître le Japon à l'étranger.

Mais en une douzaine d'années, l'Empire s'était découvert vulnérable, incapable de se défendre face à ces Occidentaux arrogants, tantôt impérialistes et expansionnistes, tantôt commercialement agressifs et intrusifs, qui seuls au monde maîtrisaient la projection de forces militaires par voie de mer à des milliers de milles de leurs métropoles. C'en était fait du Japon traditionnel et autarcique. Le besoin de moderniser le pays s'imposa : il était hors de question de laisser l'empire se faire dépecer comme la Chine par les puissances colonisatrices.

Parmi les actions à mener en priorité figurait la création d'une marine militaire forte, puisque le danger venait de la mer. Comme les constructeurs nippons ne savaient produire que des sampans et des jonques, le gouvernement shogunal décida d'importer massivement les techniques, les machines-outils et les savoir-faire qui faisaient défaut. Le premier site fut ouvert à Uruga près d'Edo dès 1854, quelques mois à peine après l'intrusion de l'escadre américaine. Un premier véritable arsenal fut construit en 1863 à Yokosuka avec l'aide de la France.

Paradoxalement, l'ouverture de la capitale shogunale Edo au commerce maritime précipita la chute du régime. Yokohama, le grand port proche d'Edo, fut déclaré port ouvert en 1859 dans le but de développer les échanges. Les importations prirent rapidement le pas sur les exportations, asséchant littéralement le système monétaire japonais, provoquant une hausse foudroyante des prix et une dislocation des marchés intérieurs. Certains fiefs adoptèrent des réformes qui dépassèrent celles de l'état central, notamment en termes de commerce avec l'étranger. La déliquescence du régime shogunal, taxé d'incompétence et de faiblesse, fit émerger l'idée de restaurer une autorité impériale vécue comme un rempart face à l'installation des