



25^e PROMOTION DE L'ÉCOLE DE GUERRE

LA PARTICIPATION DE LA MARINE AUX RELATIONS INTERNATIONALES EN ASIE DU NORD-EST PENDANT L'ENTRE-DEUX-GUERRES.



Capitaine de Frégate Jean-Ythier VERLY

Sous la direction de :

M. Olivier Chaline

Professeur à l'université de Paris Sorbonne

RESUME

Entre les deux guerres, alors qu'en France la classe politique s'efforce de réduire les stigmates du premier conflit mondial et d'empêcher la remise en cause des traités de paix de 1919-1920, la Marine Nationale s'est attachée à préserver les intérêts économiques et stratégiques de la France en Asie du Nord-Est. Elle a alors créé une force navale qui a représenté jusqu'à une vingtaine de bâtiments capables de naviguer en haute mer comme sur les grands fleuves qui remontent profondément dans le continent asiatique, les Forces Navales en Extrême-Orient.

Sa zone de responsabilité s'étend alors de l'Indochine au détroit de Tartarie. La situation politique y est particulièrement troublée après la guerre civile déclenché par la chute de l'empire chinois. Par ailleurs, le gouvernement japonais passe progressivement sous l'influence de l'armée et poursuit une politique d'expansion hors de son archipel. Les différents comptoirs français en Chine sont alors menacés d'une part en raison du climat d'insécurité générale engendré et d'autre part en raison de l'avancée de l'influence japonaise.

La Marine Nationale, a su relever le défi logistique et humain que constitue la projection d'une flotte à plus de trois semaines de navigation de ses arsenaux métropolitains. La montée en puissance progressive de cette flotte fut une réponse graduée à une mission qui a nécessité de plus en plus de moyens pour être efficace. L'organisation du soutien et l'attention portée aux équipages prend une dimension particulière à plus de 10000 kilomètres de la métropole. Les problématiques rencontrées à l'époque ne manqueront pas de surprendre le marin de ce début de siècle par leurs caractères actuels.

Enfin, cette étude cherche à comprendre quelles ont été les stratégies développées par les différents commandants de cette flotte. Qu'elle se base sur l'influence, la sécurité ou la défense territoriale, elles ont chacune, à leur niveau, concouru à la préservation du prestige de la France et de ses intérêts.

L'action des Forces Navales en Extrême-Orient, présente un intérêt historique si l'on souhaite apprécier plus précisément l'intérêt et le dimensionnement d'un tel outil militaro-diplomatique. En effet, la situation politique actuelle en mer de Chine présente des similitudes avec cette époque. Un parallèle peut ainsi être établi entre l'attitude japonaise entre les deux

guerres et la territorialisation actuelle de la mer de Chine qui vise à augmenter les ressources économiques de l'état chinois et lui donner davantage de profondeur stratégique.

EXECUTIVE SUMMARY

Between both world wars, while the politicians led by France were trying, at first, to reduce the stigmas of the first world conflict, then second, to slow down the rise of fascism, the French Navy tried hard to protect the economic and strategic interests of the country in North-East Asia. To this end, it created a naval fleet which grouped up to about twenty ships capable of navigating in open seas as well as the big rivers, which come down from the depths of Asia: the naval fleet in the Far East (Force Navale en Extrême-Orient).

The political situation in this region which extends from Indochina to the strait of Tartary was then particularly shady. Indeed, the fall of the Chinese empire activated a civil war between various factions and coalitions which fluctuated appreciably during this period. Besides, Japan seduced by the sirens of militarism pursued its expansionist policy outside the archipelago. The various French concessions in China were then particularly threatened on the one hand because of general insecurity, and on the other hand because of the advance of Japanese influence.

The Navy then met the logistic and human challenge of the projection of a fleet in more ~~of~~ than three weeks of navigation from its metropolitan arsenals. The organization of the support, the attention given to the crews, provided they did not differ fundamentally from what ~~is~~ was then practised in the rest of the Fleet, takes on a particular dimension ~~in~~ more than 10,000 kilometers from the French coasts. Those problems will not fail to surprise the sailor of the beginning of the 21st century by their timeless character.

Finally, this study attempts to understand how the strategies were developed by various commanding officers of this fleet. They were influential in security and defense, and have each at their own level contributed to the conservation of the prestige of France as well as to the conservation of its interests. Furthermore, the presence of a level of hatred of the military authorities also made it possible to play an important diplomatic role, in particular towards the Japanese empire.

Dissolved in 1940, the burden of the Force Navale en Extrême-Orient deserves a particular attention in particular to appreciate the action of this kind of military and diplomatic tool. Indeed, the current political situation in the China sea shows some similarity with this time(period) and a parallel can be established between the Japanese attitude and the territorial

takeover by China of the China sea to increase its economic resources and give itself more strategic depth.

Table des matières

INTRODUCTION.....	11
1. LES RELATIONS INTERNATIONALES EN ASIE DU NORD-EST.....	15
1.1 Climat politique en France et ambitions en Asie du Nord-Est.....	15
1.2 Relations avec la Chine	16
<i>1.2.1 Evocation historique</i>	16
<i>1.2.2 Relations des forces navales en Extrême-Orient avec la Chine</i>	17
1.3 Relations avec le Japon	18
<i>1.3.1 Début de l'expansion japonaise</i>	18
<i>1.3.2 Réactions de la France face à l'expansionnisme japonais</i>	19
<i>1.3.3 Un fait structurant : la guerre sino-japonaise</i>	19
1.4 La présence américaine dans la région.....	20
<i>1.4.1 Traité de Washington</i>	20
<i>1.4.2 Le traité des quatre puissances sur le Pacifique</i>	22
<i>1.4.3 Les discussions avec la Chine</i>	22
2. PARTICIPATION DES BÂTIMENTS DE LA MARINE NATIONALE AUX FORCES NAVALES EN EXTRÊME-ORIENT	23
2.1 Types de bâtiments déployés, durées de déploiements	23
2.2 L'organisation du soutien.....	26

2.2.1 <i>Politique générale d'entretien</i>	26
2.2.2 <i>Les problématiques liées à la zone</i>	28
2.2.3 <i>Soutien humain</i>	29
2.3 Les raisons du déploiement d'une force spécifique alors que la Marine est déjà présente en Indochine.....	30
2.4 Utilisation des bâtiments des Forces Navales en Extrême-Orient	32
3. STRATEGIES ADOPTEES PAR LES FORCES NAVALES EN EXTREME-ORIENT..	35
3.1 Stratégie d'influence	35
3.2 Sécurisation des approches maritimes et des voies de communications.....	37
3.2.1 <i>Les effets produits par les forces navales en Extrême-Orient</i>	38
3.2.2 <i>L'intérêt stratégique des îlots de la mer de Chine</i>	39
3.3 La protection des concessions	39
CONCLUSION	42

INTRODUCTION

La Chine est un ancien sujet de fantasme en Europe et particulièrement en France. Cette dernière a nourri très tôt une fascination pour l'Extrême-Orient, en témoigne la création (après les Provinces-Unies et l'Angleterre) de la compagnie des Indes Orientales sous le règne de Louis XIV dès 1664. Aujourd'hui, la Chine fait partie des préoccupations stratégiques de la Marine. En effet, elle développe une politique agressive en mer de Chine, nouvel espace de souveraineté qu'elle entend se réserver en dépit des conventions internationales. Par ailleurs, elle construit, en tonnage, l'équivalent de la Marine Nationale tous les quatre ans. Enfin, le pivotement vers l'Asie récemment opérée par les États-Unis doit nous inciter à réfléchir davantage sur les intérêts que cette zone représente pour notre économie et sur la manière dont la maîtrise de cet espace contribue à l'affirmation de notre puissance à l'échelle mondiale.

Cette étude, à travers un précédent historique, doit nous donner des éléments de réflexion sur les répercussions des événements en Asie du Nord-Est sur nos économies ainsi que leurs conséquences sur nos approvisionnements stratégiques et quotidiens. Comment la France peut-elle influencer, notamment grâce à la Marine Nationale, sur les politiques de puissance poursuivies par la Chine ? Le brouillard des relations entre les États est particulièrement dense dans cette région : le Japon va-t-il changer sa constitution pour revenir dans un jeu de politique de puissance ? Quelle sera la politique de la Corée du Nord à court comme à moyen termes ? Autant de questions qu'il convient de se poser pour ne pas être relégué dans une position de spectateur.

Il y a un siècle à peine, la France créait les Forces Navales en Extrême-Orient pour asseoir son influence au-delà de ses possessions en Indochine. En effet, dans l'immédiat après-guerre, l'évolution des relations internationales ainsi que le jeu des puissances nécessitent une surveillance particulière pour assurer la meilleure défense possible de nos intérêts. Ces derniers sont alors liés à la proximité de l'Indochine mais également aux nombreuses concessions héritées des guerres de l'opium au 19^{ème} siècle. Une flotte est donc constituée en 1925. Elle est restée déployée jusqu'au début de la seconde guerre mondiale avant d'être dissoute dans le tumulte de la défaite en 1940. Cette force a compté jusqu'à une quinzaine de bâtiments chargés d'une part de défendre nos intérêts par la force et d'autre part

de servir de support à la diplomatie et ainsi peser avec davantage d'efficacité sur la tectonique de la région.

La constitution de cette force entre les deux guerres mondiales, aux marges de l'empire français en Asie, est encore peu étudiée. Sa dissolution en 1940 n'a pas permis de tirer tout le retour d'expérience possible. L'objectif de ce mémoire est donc de comprendre quels ont été les apports et les réalisations de la Marine Nationale dans une entreprise qui, même si elle semble alors fondamentale au regard des intérêts économiques du pays, reste éloignée de la métropole comme des préoccupations des hommes politiques de cette époque.

Ce mémoire se fonde essentiellement sur l'étude des archives du Service Historique de la Défense à Vincennes. A cause d'un accès tardif à ce fond en raison de problématiques d'entretien des documents, ce travail a été contraint par le temps. Cette étude se concentre donc sur le fond des archives opérationnelles produites par l'État-major des Forces Navales en Extrême-Orient ainsi que sur les différents comptes-rendus rédigés lors des déploiements réalisés. Une recherche dans les fonds du Ministère des Affaires Étrangères permettrait de compléter cette étude par une autre vision de l'apport de la Marine Nationale aux relations internationales dans cette région.

Dans une première partie, l'étude se concentrera sur le contexte politique de l'entre-deux-guerres en Asie du Nord-Est. Le contexte politique en France sera donc rapidement étudié avant de se concentrer sur les relations entretenues par la France avec la Chine et le Japon, notamment face à l'expansionnisme du Japon impérial. Enfin, l'influence des Etats-Unis d'Amérique sera également analysée. Nous verrons donc comment dans ce contexte politique la Marine de l'entre-deux-guerres réussit à porter la voix et les intérêts de la France à plus de 10 000 kilomètres de Paris.

Dans une deuxième partie, l'étude s'interrogera sur la réalité de la participation des bâtiments de la Marine Nationale en Extrême-Orient à plus de 7000 miles nautiques de la métropole et à 1500 miles nautiques de Saïgon. En effet, le déploiement de bâtiments longtemps et loin des bases de la Métropole a posé des problèmes d'ordre logistique finalement peu éloignés de ceux que nous pouvons rencontrer aujourd'hui. Dans cette partie

on cherchera enfin à comprendre le choix des types de bâtiments envoyés ainsi que les modalités retenues pour optimiser leur participation à la mission.

Enfin dans une troisième partie, cette étude s'efforcera de comprendre les différentes stratégies développées pour atteindre les objectifs politiques assignés aux Forces Navales d'Extrême-Orient.

Pour conclure, il conviendra d'essayer de dresser les enseignements qu'il est possible de retirer du déploiement d'une telle flotte.

1. LES RELATIONS INTERNATIONALES EN ASIE DU NORD-EST

1.1 Climat politique en France et ambitions en Asie du Nord-Est

Dans l'immédiat après-guerre, l'économie française est très marquée par le premier conflit mondial. L'armée de terre a subi le gros des pertes militaires. Elle jouit cependant d'un immense prestige après la victoire et dispose d'effectifs importants même si ses budgets connaissent des réductions sensibles. La Marine, quant à elle, est sortie très affaiblie du conflit : faillite de la stratégie d'avant-guerre et notamment des théoriciens de la « Jeune École », usure du matériel après les combats dans l'Atlantique et la mer du nord, mutineries de la Mer Noire et budgets contraints. Enfin, elle ne jouit ni du prestige ni de la reconnaissance politique dont bénéficie l'armée de terre. L'engagement de la Marine, loin de la vue des Français et dans le prolongement des précédents conflits, n'a pas été compris.

Pendant la guerre, le prestige dont la France bénéficiait dans son Empire s'est affaibli par rapport à ce qu'il était avant 1914. La Marine poursuit donc son engagement dans les colonies alors que les deux ministères sont disjoints depuis déjà une trentaine d'années. Ainsi, elle s'attache à sécuriser nos intérêts économiques et notre présence dans les colonies et les comptoirs d'outre-mer.

En France, la politique des années 20 est consacrée à la reconstruction des régions dévastées par la guerre. Il y a, à cette époque, peu de place dans le débat politique pour l'Extrême-Orient. La préoccupation majeure est de faire payer à l'Allemagne les dommages de guerre prévus par le traité de Versailles. Enfin, après la prise de pouvoir en Allemagne par Adolf Hitler, la préservation de la paix et la préparation d'un nouveau conflit qui paraît inévitable occupent tous les esprits. En effet, avec près d'un million et demi de morts et disparus, la France aspire à la Paix et se soucie peu des problématiques asiatiques qui lui semblent alors bien éloignées. La Marine est donc relativement seule à porter ce fardeau et à se préoccuper de la défense des intérêts dans cette région extrêmement éloignée des considérations fondamentales des citoyens français.

Pendant cette période, la France est peu encline à développer une politique de puissance forte dans cette partie du monde. Bien que l'influence et le rayonnement français soient réels au Japon, la France n'a pas été capable de consolider ses alliances et a laissé l'Asie du Nord-Est sombrer dans le chaos. Ce vide relatif laissé par les puissances occidentales a très bien été analysé par le Japon impérial comme étant une opportunité formidable d'expansion.

Les seules ambitions poursuivies par la France dans la zone semblent alors être la recherche d'un *statu-quo* pour d'une part profiter des opportunités commerciales de la région dans l'immédiat et d'autre part ne pas être reléguée dans une position de second plan si la situation venait à se normaliser en Chine dans un avenir proche.

Par ailleurs, la France a développé une politique pro-chinoise d'alliance avec Tchang Kaï-chek, à l'instar des autres puissances occidentales. L'objectif était de stabiliser le pays et d'éviter l'installation d'un régime communiste en Chine. Cependant cette politique a empêché la diplomatie française de poursuivre une politique pragmatique de rapprochement avec le Japon. L'empire nippon n'a alors pas eu de limites au développement de sa politique expansionniste jusqu'à menacer concrètement les intérêts français.

1.2 Relations avec la Chine

1.2.1 *Évocation historique*

Après l'abdication de l'empereur chinois, un gouvernement provisoire est formé en mars 1912 à Nankin. La république de Chine est alors proclamée. En raison de troubles, le pouvoir est alors confié à l'armée. La faiblesse du pouvoir entraîne de facto une décomposition politique que conduira à l'ère des « Seigneurs de la Guerre ». Pendant cette période, la Chine est ravagée par des luttes intestines et des coalitions fluctuantes entre les différents chefs locaux. Cette situation affaiblit considérablement l'État chinois et la situation sécuritaire se dégrade. Dans ce contexte, les pays occidentaux qui ont conservé des concessions territoriales accordées avant la guerre sont obligés de s'organiser pour défendre ces territoires face à une insécurité qui ne cesse de croître et qui est néfaste pour le commerce. La création des Forces Navales en Extrême-Orient s'inscrit parfaitement dans ce contexte. La victoire du Kuomintang de Tchang Kaï-chek contre les « Seigneurs de la Guerre » en 1927

aurait pu permettre de sécuriser le pays. Cependant, ce dernier cherche alors à se libérer de son alliance avec le parti communiste chinois. Cette décision est à l'origine de la guerre civile chinoise qui terminera de consommer le délitement de l'État et contribuera à l'augmentation de l'insécurité.

Par ailleurs, la guerre sino-japonaise, déclenchée en 1931, a également contribué à la détérioration de la situation sécuritaire. Les conséquences de ce conflit en particulier seront étudiées ultérieurement.

1.2.2 Relations des Forces Navales en Extrême-Orient avec la Chine

Les différents rapports des Forces Navales en Extrême-Orient décrivent la Chine comme un pays hostile à la présence française et dont la population est particulièrement xénophobe¹. Cependant, lors de cette période, hormis lors de la progression japonaise, l'attitude des chinois vis-à-vis des puissances occidentales est relativement calme. En effet, les Chinois cherchent à obtenir un appui moral, financier et matériel des puissances occidentales pour leur permettre de progresser dans leur quête de stabilisation du pays. En revanche plus loin dans les terres, notamment en amont des grands fleuves, de nombreux incidents xénophobes détériorent sensiblement la qualité des relations entre nos concessions et les Chinois.

L'impact de cette insécurité sur les équipages est alors extrêmement fort. Une ambiance délétère règne à l'intérieur des terres et notamment au bord des fleuves. Cette situation impose une rotation plus importante des officiers entre la flotte de haute mer et les flottilles fluviales pour préserver la combativité, le moral et les bonnes mœurs des équipages. En effet, la xénophobie ambiante pèse sur les équipages qui se sentent en insécurité permanente. De plus, la prostitution et l'accès à l'opium dont la consommation est relativement courante dans la marine à cette époque sont deux maux contre lesquels il faut lutter en raison des ravages qu'ils provoquent sur la santé des équipages. Par ailleurs,

¹ Archives, rapport de fin de campagne 1933

l'insécurité ressentie impose aux équipages de rester à quai afin d'être capables de défendre le plus efficacement possible les concessions. Ces défenses se font au détriment de la navigation et donc de l'entraînement et du contrôle de la sécurité en mer.

1.3 Relations avec le Japon

Le Japon dut consentir à quitter certains territoires continentaux dont il assurait la gestion soit depuis leur conquête proprement dite, soit depuis la récupération des comptoirs allemands après la défaite, notamment celui de Tsing Tao particulièrement riche. Cette décision marque alors pour le Japon un véritable coup d'arrêt dans ses revendications.

La crise économique frappe ainsi durement le Japon. Le peuple japonais rejette le parlementarisme et le capitalisme et, sous l'impulsion de l'armée, se regroupe autour de la personne sacrée de l'empereur Hirohito. Les militaires, soutenus par les conglomérats industriels, poussent le gouvernement à adopter une politique d'expansion sur le continent.

1.3.1 Début de l'expansion japonaise

Au début de la première guerre mondiale, le Japon est déjà à la tête d'un empire colonial important : en effet, il a déjà conquis l'île de Formose, l'archipel des Pescadores, la péninsule de Corée, le Lia-Toung en Chine et le sud de l'île de Sakhaline. À l'issue de la première guerre mondiale, le partage des possessions des vaincus lui permet d'annexer également les territoires allemands de l'Océan Pacifique : les îles Caroline, les îles Mariannes et les îles Marshall.

Le Japon administre ainsi, à l'issue de la guerre, avec une garnison de 25 000 à 30 000 hommes, la « zone du chemin de fer » (*South Mancherei Railway*) en Mandchourie. Il possède le droit d'y exploiter le sol et le sous-sol et d'y installer des colons.

1.3.2 Réactions de la France face à l'expansionnisme Japonais

Face à cette volonté d'expansion du Japon, la France conduit dans la région une politique favorable à la Chine. La politique de la France en Chine est alors de « ne recourir qu'à la dernière extrémité aux actions de force, dont les conséquences sont toujours imprévisibles »². Les forces armées reçoivent en outre comme consigne d'éviter autant que possible de causer des dommages aux personnes étrangères aux conflits. Les Français sont, dans ce contexte, dans une posture d'opposition systématique aux opérations japonaises conduites sur le continent.

Cette attitude de rejet systématique de la force, engendrée notamment par le traumatisme de la guerre, ne sera pas adaptée à la politique menée par le Japon et engendrera une détérioration des relations Franco-japonaises pendant cette période.

1.3.3 Un fait structurant : la guerre sino-japonaise

Après la tentative d'assassinat du Premier Ministre Hamaguchi qui vient de renouveler le traité de Washington en novembre 1930, la situation se détériore davantage entre la Chine et le Japon. En septembre 1931, un incident frontalier avec les Chinois conduit l'armée japonaise à envahir la Mandchourie (riche en charbon et disposant de vastes étendues agricoles). En mars 1932, la Mandchourie devient un pays indépendant le Mandchoukouo, dirigé par l'ex-empereur chinois Pou Yi. Dans les faits, le Mandchoukouo est un protectorat administré par des fonctionnaires et des militaires japonais.

En mars 1933, le Japon quitte la SDN qui vient de condamner son agression contre la Chine. En novembre 1936, le Japon et l'Allemagne nazie signent le pacte anti-Komintern pour lutter contre les actions des communistes de la IIIe internationale dirigées depuis Moscou. Cependant, jusqu'en août 1945, à la veille de la défaite de Tokyo, le Japon et l'URSS resteront en paix.

² Archives du SHD - Doctrine des FNEO

La situation se dégrade encore le 7 juillet 1937, lorsque le Japon exige de la Chine qu'elle accorde l'indépendance à ses provinces de Mongolie intérieure ainsi qu'à la région de Pékin. L'armée japonaise envahit alors le nord de la Chine. La résistance chinoise est faible en raison de la désorganisation générale du pays. Le Japon s'empare successivement de Pékin, de Tien-Tsin puis de Shanghai. Enfin le 13 novembre, le siège du gouvernement chinois à Nankin débouche sur le sac de ville qui se termine par le massacre de la population. L'armée japonaise continue sa progression vers le Sud et atteint Canton le 21 octobre 1938.

Cependant les tentatives de pénétration de l'armée japonaise à l'intérieur des terres se heurtent à l'armée du nationaliste chinois Tchang Kai-Chek et à l'armée communiste de Mao Zedong. En effet, une alliance ad hoc a permis d'unir ces deux armées. Dans cette guerre de conquête, l'armée japonaise se livre alors à des actes de terreur comme lors de la prise de Nankin où de 200 à 300 000 Chinois furent exécutés, parfois enterrés vivants. Les Japonais installent à Nankin un gouvernement chinois qui leur est favorable mais qui, en pratique, ne contrôle qu'une faible portion de territoire notamment à l'intérieur des terres. Cette guerre se poursuit jusqu'à la défaite du Japon en août 1945.

Lors de cette avancée japonaise vers le Sud, les plans de défense des concessions sont régulièrement mis à jour. Cependant, la faible étendue de ces dernières ne permet pas d'assurer une défense en profondeur. L'état-major des Forces Navales en Extrême-Orient, chargé de l'entretien de ces plans s'inquiète de la faiblesse des troupes présentes capables d'assurer la défense.

1.4 La présence américaine dans la région

1.4.1 Traité de Washington

Après la Première guerre mondiale, les États-Unis reviennent, dans le domaine de la politique extérieure, à une attitude isolationniste. Le président américain Warren J. Harding prend alors l'initiative d'organiser une conférence à Washington pour cadrer ses relations internationales. La conférence se déroule entre les mois de novembre 1921 à février 1922 et réunit autour du président américain des représentants de la France, de l'Italie, des Pays-Bas, de la Belgique, du Portugal, du Japon et de la Chine. Cette conférence a pour buts:

- le désarmement en général et spécialement le désarmement naval ;
- la solution des problèmes de l'Extrême-Orient et du Pacifique.

La conférence de Washington se conclut par un traité de limitation des armements navals le 6 février 1922. L'Angleterre et les États-Unis tombent d'accord sur un principe de parité navale entre leurs deux pays. L'Angleterre abandonne ainsi la règle du « *Two-Power-Standard* »³ qu'elle s'était toujours imposée jusqu'en 1914. La France dont l'effort de guerre s'était principalement concentré sur l'armement terrestre apparaît donc comme la grande perdante de cette conférence. La Marine Nationale se trouve reléguée au rang de la Marine Italienne. Les Japonais sortent également perdants de cette conférence dans un contexte difficile de crise économique. Par ailleurs, le traité d'alliance de 1902 entre la Grande-Bretagne et le Japon devenu caduc en juillet 1921 n'est pas renouvelé. Cette échéance permet aux Britanniques, inquiets de l'expansion militaire du Japon, de le contraindre à limiter sa flotte.

Le traité de Washington est signé pour une durée de quinze ans, il fixe notamment des proportions entre les marines des cinq pays signataires. Le ratio autorisé est de 5 pour les États-Unis, de 5 pour l'Angleterre, de 3 pour le Japon, et de 1,75 pour la France et l'Italie. Il concerne uniquement les unités de 1er rang : ainsi, les petites et les moyennes unités ne sont pas concernées. Cela explique notamment le format de la Marine Nationale dans les années 30 en général et des Forces Navales en Extrême-Orient en particulier avec un seul bâtiment de taille moyenne et un nombre important de petits bâtiments, capables de faire du contrôle de zone dans un contexte de combat de basse intensité.

³ La règle du « Two Power standard » consistait pour la Grande-Bretagne à entretenir une marine supérieure en tonnage et en capacité à la somme des deux plus grandes flottes du monde pour être capable de faire face à une alliance contre elle.

Contraint dans le développement de sa flotte, le Japon obtient en revanche un statu quo concernant la fortification des îles du Pacifique, ce qui interdit en particulier la création de bases à Guam et aux Philippines pour la marine américaine alors même que le Japon vient de fortifier les îles Bonin pour protéger son flanc sud et qu'il peut projeter sa puissance plus facilement dans le Pacifique.

1.4.2 Le traité des quatre puissances sur le Pacifique

Le traité des quatre puissances sur le Pacifique a été signé pour une période de 10 ans entre les États-Unis, la Grande-Bretagne, la France et le Japon le 13 décembre 1921. Il garantit entre les signataires l'absence d'agression vis-à-vis de leurs possessions respectives dans le Pacifique. La signature de ce traité est à l'origine du non-renouvellement du traité anglo-japonais de 1902. En effet, ce nouvel accord devait permettre, grâce à une prise en compte plus large des acteurs de la région, de garantir une meilleure stabilité dans la région.

Enfin, ce traité est le témoin des activités d'influence menées par ces quatre pays dans le Pacifique, en particulier en Chine et au Japon. Le Royaume-Uni et les États-Unis possédaient comme la France sinon des concessions mais au moins des intérêts économiques importants en Chine. Dans ce contexte, le Japon était perçu comme un allié puissant avec lequel il fallait resserrer les liens pour mieux contrôler sa turbulence.

1.4.3 Les discussions avec la Chine

La Chine obtient qu'aucune nouvelle emprise sur le territoire chinois ne soit créée. En revanche, la quasi-totalité des possessions occidentales sur le territoire chinois sont conservées en l'état, en dépit des demandes du gouvernement chinois. Cette situation alimente notamment un climat xénophobe au sein de la population. Nous verrons que ce climat posera de nombreuses difficultés à l'état-major des Forces Navales en Extrême-Orient en particulier dans le domaine de la gestion du personnel.

2. PARTICIPATION DES BATIMENTS DE LA MARINE NATIONALE AUX FORCES NAVALES EN EXTREME-ORIENT

2.1 Types de bâtiments déployés, durées de déploiements

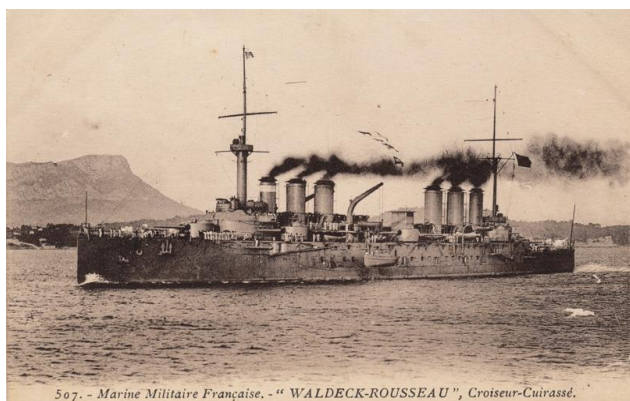
Le choix est fait dès le début de la création des Forces Navales en Extrême-Orient de créer deux sous-entités particulières. D'une part, une flotte de haute mer capable de naviguer du détroit de Malacca à celui de Béring et, d'autre part, des flottilles fluviales en mesure de naviguer en toutes saisons sur les grands fleuves qui traversent l'arrière-pays chinois, le Fleuve Bleu⁴ et le Fleuve Jaune⁵.

La flotte de haute-mer est composée d'un croiseur qui sert, la majorité du temps, de navire amiral. A ce bâtiment de gros tonnage, s'ajoutent en moyenne 3 avisos coloniaux et 3 avisos de première classe. Dans un premier temps un croiseur du type « Waldeck-Rousseau »⁶ puis des croiseurs du type « La Motte Picquet » (le « Primauguet » puis le « La motte Picquet ») sont envoyés en Extrême-Orient pour servir de bâtiment amiral. Ces bâtiments sont déployés depuis la métropole pour des périodes de 2 à 5 ans. Leur déploiement se fait depuis Toulon et la traversée dure entre 35 et 60 jours en fonction de la saison et du nombre d'escales prévues. Les trajets retour sont souvent plus longs et sont l'occasion d'escales plus nombreuses pour récompenser les équipages en fin de campagne après deux années passées loin de la métropole et de leurs familles. Les avisos, quant à eux, sont affectés sur le théâtre pour une période longue et sont souvent désarmés sur place à l'arsenal de Saïgon.

⁴ Fleuve bleu autrement appelé Yiang-Tsé-Kiang

⁵ Fleuve jaune autrement appelé Huang hé

⁶ Croiseur ancien de 13650 tonnes mis sur cale en 1905



507. - Marine Militaire Française. - " WALDECK-ROUSSEAU ", Croiseur-Cuirassé.



1302. CROISSEUR " PRIMAUGUET "

(MARINE MILITAIRE FRANÇAISE)

Photographie n°01 : photographies de croiseur « Waldeck Rousseau » et « Primauguet »

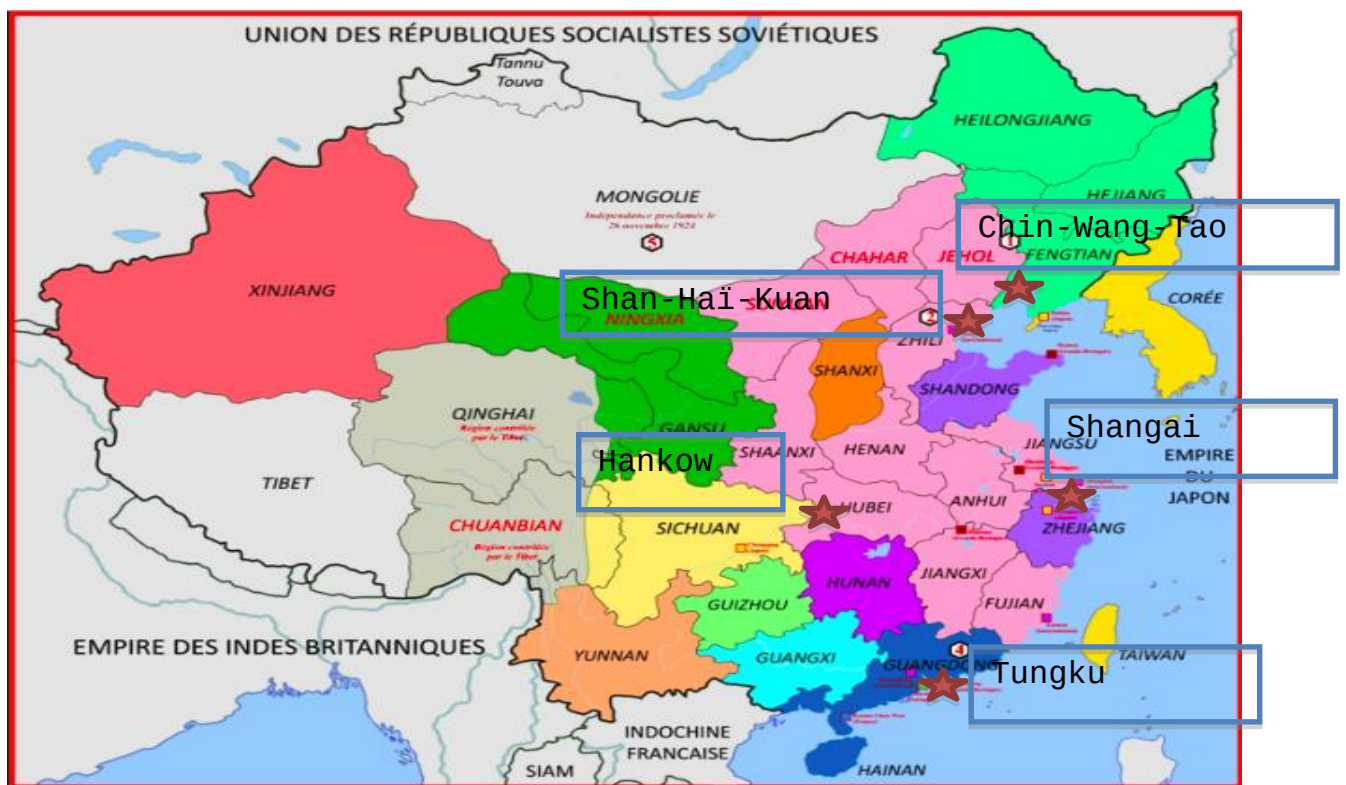
En plus de ses capacités navales, le groupe dispose d'un hydravion embarqué sur le croiseur amiral. Cependant, les conditions de maintien en situation opérationnelle de ce matériel aéronautique sont très délicates et le taux de disponibilité est faible. L'utilisation de cet aéronef peut même être réputée dangereuse dans les rapports de l'état-major. En effet, plusieurs accidents aériens ont été répertoriés lors de la période de déploiement. Ainsi, en 1932, dans un rapport au Ministère de la Marine, le chef des Forces Navales en Extrême-Orient, l'amiral Charles Berthelot émet des réserves sur la disponibilité de cette capacité et se pose la question de l'intérêt de conserver cet aéronef au sein de la force.

Lors de cette période, les flottilles du fleuve sont composées en moyenne de 5 canonnières. Pour être envoyées en Asie, ces canonnières fluviales sont soit démontées et embarquées sur un cargo des messageries maritimes, soit prises en remorque par un bâtiment de commerce d'un tonnage supérieur.

Il existe deux flottilles différentes, une sur le Fleuve Bleu et une sur le Fleuve Jaune. Ces fleuves sont des vecteurs de déplacement stratégique pour rejoindre et protéger les concessions situées à l'intérieur des terres. Par ailleurs, les bâtiments de la flotte de haute mer remontent également le fleuve pour pouvoir profiter de leurs artilleries puissantes et ainsi, grâce à une puissance de feu supérieur, impressionner favorablement les populations. Cependant, ces navigations fluviales ne sont possibles qu'aux périodes de vive-eaux. En effet, les périodes hivernales sont marquées par des mortes eaux importantes qui ont pour conséquence une forte baisse du débit du fleuve. Cette diminution de débit rend alors impossible la navigation sur certains tronçons. Pour éviter que ces bâtiments ne se retrouvent

coincés sur le fleuve, ils redescendent vers mes eaux plus profondes de l'estuaire suffisamment tôt.

Enfin, l'ensemble des bâtiments sont chargés, en relation avec les troupes de l'armée de terre également déployées dans cette région, de protéger les différentes concessions que la France possède dans cette partie du monde. Les principales concessions cédées à la France par la Chine sont toutes des ports. Ces concessions représentent de petites enclaves de quelques hectares qui servent de support au commerce vers la France. Les cinq plus grandes d'entre elles sont: Shanghai, Tientsin, Hankow, Shan-Hai-Kuan (Canton), Chin-Wang-Tao.



Carte n°01 : Présentations de l'implantation des concessions françaises en Chine

Le début de la deuxième guerre mondiale en Europe mais également l'isolement de l'Indochine face à la menace japonaise grandissante contraignent la France à réaffecter les croiseurs et les avisos des Forces Navales en Extrême-Orient à d'autres théâtres d'opérations

et à désarmer ou à rapatrier ses canonnières au Tonkin. Les Forces Navales en Extrême-Orient sont officiellement dissoutes le 12 août 1940.

2.2 L'organisation du soutien

2.2.1 Politique générale d'entretien

Le soutien d'une telle flotte, loin du territoire métropolitain comme des territoires de l'Indochine est délicat. Il impose une logistique importante ainsi qu'un soutien financier et matériel depuis la France. Il existe donc différentes solutions pour entretenir les navires.

Tout d'abord, pour les bâtiments d'importance, notamment les navires les plus imposants et donc les plus évolués techniquement, des relèves sont prévues depuis la métropole. Le coût du trajet pour la force est alors compensé par la plus-value représentée par le passage de ces bâtiments dans les arsenaux métropolitains. Cependant, la manœuvre RH⁷ est délicate et nécessite une planification importante en amont.

Ainsi, l'étude des documents de préparation au retour du croiseur « Waldeck Rousseau » en métropole éclaire sur la complexité de ce type de mouvement. En effet, une relève physique doit être réalisée entre les deux chefs des Forces Navales en Extrême-Orient. Plusieurs scénarii sont ainsi étudiés en fonction de la disponibilité du bâtiment qui assure sa relève, le « Primauguet ». Les phénomènes de mousson sont également importants et interdisent les relèves lors des mois d'hiver. Enfin, la durée des affectations des marins doit également être prise en compte. Des relèves partielles sont prévues pour éviter une fatigue morale trop importante des marins embarqués depuis plus de deux ans loin de leurs familles et de leurs proches.

⁷ Ressources Humaines

Par ailleurs, d'autres navires sont réparés dans les chantiers navals en Indochine. C'est notamment le cas de la plupart des bâtiments des flottilles fluviales. Un calendrier de principe est alors établi pour organiser le plan de charge des chantiers en Indochine et optimiser l'entretien de ces bâtiments. Les périodes de navigation vers Saïgon depuis les fleuves sont délicates en raison des médiocres qualités hauturières de ces canonnères. L'état-major doit donc anticiper les périodes de mousson ou de météo défavorable pour garantir la sécurité des bâtiments fluviaux lors de ces trajets.

Enfin, en fonction des types et de la nature des réparations, des carénages sont organisés dans d'autres arsenaux et notamment les arsenaux japonais de Yokosuka et de Nagasaki. Les arsenaux japonais, et plus largement la marine japonaise, jouissent à cette époque de liens particuliers avec la France. En effet, c'est l'ingénieur français Emile Bertin qui, entre les années 1886 et 1890 fit construire les arsenaux militaires de Yokosuka et Nagasaki. Emile Bertin a contribué, lors de ce séjour de quatre ans, sous les ordres de l'Empereur Mutsuhito, à développer la marine impériale en s'appuyant notamment sur le principe de la « tranche cellulaire » qu'il avait développé pour la Marine française et qui commençait à se diffuser dans toutes les marines du monde, tant l'avantage tactique qu'il représentait était important. Avant le séjour d'Emile Bertin au pays du soleil levant, la flotte japonaise était en infériorité numérique vis-à-vis de la Chine et de la Russie. Ses qualités militaires étaient également inférieures à celles de ses rivales. Son action a conduit à inverser cette situation. Ce sont ainsi les bâtiments construits ou dessinés lors de son séjour qui ont constitué le noyau des flottes victorieuses à Yalu en 1894 et à Tsushima en 1905.

Il existe pour les Forces Navales en Extrême-Orient un plan d'entretien semblable à celui établi aujourd'hui par le SSF⁸ pour permettre à la Marine Nationale de conserver un bon niveau de disponibilité technique. En effet, l'équivalent d'un PMMI⁹ est créé et entretenu par l'état-major des Forces Navales en Extrême-Orient. Il prévoit notamment un passage au

8 Service de soutien de la Flotte

9 Programme de maintenance majeure et intermédiaire

bassin annuel pour l'ensemble des navires. Au-delà de ces échouages périodiques, les avisos coloniaux subissent tous les deux ans des réparations de longue durée à Saïgon pendant des périodes de 9 mois¹⁰. Ces périodes sont mises à profit pour réparer les navires mais également pour les moderniser, notamment dans les années 30, époque de profondes évolutions des bâtiments de surface, portées en France par la politique volontariste du ministre Georges Leygues.

Les avisos de première classe bénéficient d'une refonte d'une durée de 6 mois environ tous les trois ans. Enfin, les canonnières fluviales, plus récentes, ne font l'objet que d'un entretien annuel.

2.2.2 Les problématiques liées à la zone

Les bâtiments conçus pour les mers froides de l'Atlantique et de la Méditerranée supportent mal les ambiances chaudes et humides des mers tropicales. Les conditions particulières de ces mers nécessitent des normes de construction particulières. À l'époque de la marine à voile, l'agressivité de ces mers pour les bâtiments était déjà connue et nécessitait un traitement particulier des coques des navires. Entre les deux guerres, l'électricité a pris une place très importante à bord des bâtiments de guerre. Cependant, les câbles électriques ne sont pas encore suffisamment durcis pour résister aux conditions d'humidité et de condensation présentes dans cette région. Ce défaut entraîne de nombreuses pannes sur les circuits électriques.

Enfin, les bâtiments qui servent dans ces eaux sont parfois mal adaptés à des déploiements de longue durée. Par exemple, le croiseur « Primauguet » est jugé par l'amiral Berthelot comme peu apte à une croisière prolongée, à la différence du « Waldeck Rousseau », bâtiment plus ancien, plus confortable et presque deux fois plus grand! En effet, l'architecture des bâtiments récents accorde moins d'importance à l'habitabilité que ceux des générations précédentes. L'amiral Berthelot, rentré à l'École Navale sur le Borda en 1889, fait partie de la génération d'officiers qui a connu le passage de bâtiments dont la conception était

¹⁰ Rapport d'inspection générale - état-major des Forces Navales en Extrême-Orient

encore empreinte des principes de la marine à voile à des bâtiments modernes où l'électricité et la mécanique augmentent considérablement les capacités militaires mais réduisent en revanche la place disponible à la qualité des conditions de vie.

2.2.3 Soutien humain

Les campagnes outre-mer pour les marins sont planifiées sur des périodes de 24 mois. Dans ce contexte, seuls quelques officiers supérieurs peuvent se permettre de faire venir leur famille. Le soutien du moral des marins est donc indispensable pour conserver une combativité satisfaisante lors de ces deux années passées loin du territoire métropolitain et des familles.

Une attention particulière est donc apportée aux distractions. Le rythme des astreintes de services ne permet cependant pas beaucoup de quartiers libres pour les marins de la force. L'état-major réclame donc régulièrement l'approvisionnement de matériel de distraction pour les bords et notamment des projecteurs et des bobines de cinéma.

Par ailleurs, le contact avec l'arrière-pays est considéré comme néfaste aux bonnes mœurs et au moral des marins. Ainsi, dans plusieurs rapports annuels sur le moral, l'amiral qui commande la force rapporte que le moral des marins diminue lorsqu'ils passent trop de temps sur le fleuve. Il préconise ainsi deux types de méthodes pour lutter contre ce qu'il considère comme un fléau.

D'une part, l'état-major recommande un encadrement ferme par les jeunes officiers de marine des marins embarqués sur les canonnières fluviales. De plus, il fait muter les enseignes de vaisseau affectés sur le fleuve vers des bâtiments de haute mer pour conserver un haut état d'esprit et lutter contre un affaiblissement moral au contact du fleuve. En effet, un équipage qui ne navigue pas est sujet à un affaiblissement de la discipline. Cette crainte est très présente à l'esprit de l'état-major qui redoute les problèmes d'indiscipline voir de mutineries semblables à ceux rencontrés à la fin de la Première guerre mondiale. Par ailleurs, l'oisiveté en opération amène les militaires et particulièrement les marins à fréquenter les maisons de passes. Les maladies spécifiques de ces lieux de débauche sont particulièrement néfastes à la santé des équipages.

D'autre part, il souligne les bienfaits de la navigation sur le moral des équipages. En effet, la force morale d'un équipage à la mer est très sensiblement meilleure qu'à quai. Les

marins sont alors occupés en permanence au bon fonctionnement du bâtiment. Ils n'ont alors presque pas de temps pour l'oisiveté du port. En même temps, il peut également profiter d'escales distrayantes en pays étrangers où il peut « voir du pays » et ainsi assouvir ses aspirations contractées à l'engagement.

Cependant la diminution du nombre de bateaux et l'augmentation des servitudes relative à la protection des concessions en raison de la montée du niveau d'insécurité ne permettent pas aux bâtiments de la force de naviguer suffisamment. Cette situation crée par ailleurs des tensions sur la qualité de l'entraînement. Ce déficit d'entraînement, en particulier en tirs d'artilleries, diminue la performance des équipages et des bâtiments qui sont dès lors moins efficaces pour assurer la défense des concessions. Cette spirale négative est une préoccupation majeure de l'état-major qui n'arrive pas à en arrêter la dynamique.

Enfin, les trajets allers et retours utilisent les facilités offertes par les messageries maritimes. Les voyages durent en moyenne deux à trois semaines en fonction des saisons. Plusieurs tentatives ont par ailleurs été réalisées pour profiter du nouveau chemin de fer trans-sibérien. Cependant, ce projet a été refusé par l'échelon central. En effet, bien que cette solution paraisse techniquement séduisante, elle créerait une dépendance vis-à-vis de l'URSS qui n'est pas souhaitée par les gouvernements de la 3ème République qui se méfie du président soviétique Joseph Staline. Enfin, les relèves, notamment des bâtiments, font l'objet de plans assez détaillés pour tuiler les relèves et éviter que les campagnes ne soient trop longues ou trop courtes pour les marins que l'on envoie naviguer dans ces eaux.

2.3 Les raisons du déploiement d'une force spécifique alors que la Marine est déjà présente en Indochine

Les Forces Navales en Extrême-Orient ont été créés en 1925 et ont, en temps de paix, pour missions :

1/ de défendre les intérêts français en protégeant avant tout les concessions ainsi que la vie et les biens des citoyens français ;

2/ de prêter assistance au gouverneur général de l'Indochine, s'il le requiert, en cas de troubles dans les colonies ;

3/ de montrer le pavillon (sic) dans les pays qui font partie de la zone d'action et d'y soutenir le prestige national, en collaboration avec les autorités coloniales en territoire français et avec nos représentants à l'étranger ;

4/ de veiller dans la zone d'action, suivant les directives du département, à la sauvegarde des intérêts de la Marine.

Par ailleurs, des troupes françaises, stationnées en Chine, ainsi que des troupes locales constituées dans les concessions participent avec la Marine dans ce pays, à la défense des intérêts français.

La zone d'action va du détroit de Malacca à la Manche de Tartarie¹¹. Cependant, étant donné la situation politique en Chine et le faible nombre de bâtiments des Forces Navales, ceux-ci se trouvent normalement stationnés dans les eaux chinoises, à proximité des zones de crises. Lorsque la situation en Chine le permet, les bâtiments peuvent s'éloigner pour faire des croisières d'entraînement, de détente ou de représentation. Cette dernière fonction est plus particulièrement dévolue au bâtiment amiral : croiseur ou aviso colonial si le croiseur amiral est en carénage. En principe, les déplacements pour rejoindre les ports de carénage, le plus souvent Saïgon, sont mis à profit pour réaliser ces croisières.

¹¹ Mer à l'est des îles Kouriles



Carte n°02 :
de la

générale de la zone

*Présentations
géographie*

2.4 Utilisation des bâtiments des Forces Navales en Extrême-Orient

Les déplacements des bâtiments de haute mer sont organisés de permettre à l'état-major de disposer en permanence, d'au moins un bâtiment à Shanghai et d'un autre à Hankow pour participer à la défense de ces concessions.

Toutefois, si les canonnières du Yang-Tse peuvent naviguer sur le fleuve toute l'année, il n'y a pas de bâtiment de ligne à Hankow pendant les basses eaux d'hiver sur le

fleuve (novembre à Avril). En effet, la navigation sur le bas fleuve est alors impossible et le bâtiment pourrait rester bloqué jusqu'à ce que la remontée des eaux lui permette de franchir les hauts-fonds. Le croiseur serait alors indisponible pour d'autres missions. L'impossibilité de disposer dans ces concessions de bâtiments de guerre capables de changer le cours d'une crise fragilise très sensiblement la défense des emprises françaises à l'intérieur des terres.

Au fur et à mesure de la dégradation du contexte en Chine et de la progression japonaise sur le continent, la défense des intérêts français en Chine devient la mission principale des bâtiments des Forces Navales en Extrême-Orient. Elle prime sur toute autre considération d'entraînement ou de représentation. Les bâtiments effectuent dès lors de longs séjours devant et dans les ports des concessions. La valeur intrinsèque des équipages diminue en raison du manque d'entraînement et d'opération.

Enfin, en 1933, une base navale française permanente est créée à Shanghai. Cette base dispose d'un port en eau profonde toute l'année. Elle devient alors le point d'appui principal des Forces Navales en Extrême-Orient. Le bâtiment amiral y séjourne longuement lorsqu'il n'est pas en mission de représentation.

3. STRATEGIES ADOPTEES PAR LES FORCES NAVALES EN EXTREME-ORIENT

3.1 Stratégie d'influence

La stratégie d'influence développée par la France dans cette région consiste à obtenir, grâce à la présence d'une escadre et de flottilles fluviales, un poids plus important dans les relations internationales de cette région. Cependant, les Forces Navales en Extrême-Orient sont trop modestes pour prétendre gagner la maîtrise de la mer par une bataille décisive du type mahanienne ni même faire peser une menace sur la flotte japonaise. En effet, cette dernière est une des plus puissantes du monde en 1924. Elle ne cessera d'ailleurs de gagner en tonnage et en capacité pour être en mesure de rivaliser avec la marine américaine en 1941. Cependant, le dimensionnement des Forces Navales en Extrême-Orient est suffisant pour démontrer la détermination de la France à protéger ses intérêts dans cette partie du monde mais également à dissuader ses adversaires potentiels en les incitant à nouer des alliances.

La maîtrise partagée de la mer ainsi obtenue permet alors d'une part de protéger ses lignes commerciales et d'autre part de contraindre les lignes commerciales des autres pays à son profit. La présence d'une flotte française dans cette région contribue donc à une stratégie d'influence classique. Ainsi, les différents commandants des Forces Navales en Extrême-Orient ont mené une politique d'influence vis-à-vis des pays riverains de la mer de Chine. L'organisation de visites officielles rendues par un officier général permet à cette époque l'accès aux plus hautes autorités des pays visités. En effet, la France jouit toujours entre les deux guerres d'une véritable aura sur la scène internationale ; sa puissance économique et son empire colonial sont encore puissants.

Pour illustrer ce point, l'étude de l'impact de la croisière conduite par l'amiral Berthelot au Japon du 10 août 1932 au 9 septembre 1932 est particulièrement significative. Au cours de cette mission, ses bâtiments ont visité les ports de Nagasaki, de Tsuruga, d'Aomari, de Hakodate et de Yokoama au Japon.



Photo n°02 : Entrevues entre l'amiral Berthelot et le vicomte Ushida Kosai, ministre des Affaires étrangères du Japon

Lors de l'escale de Yokohama, outre l'excellent accueil réservé à la délégation française par les populations et les marins nippons, le Général Araki, ministre de la Guerre ainsi que le vicomte Ushida Kosai, ministre des Affaires étrangères, ont recherché auprès de l'amiral Berthelot des contacts avec les autorités françaises pour constituer une alliance avec la France, seul pays européen capable, aux yeux des Japonais, de comprendre l'esprit de résilience japonais.

Il est d'ailleurs surprenant de constater que les ministres japonais ont préféré initier des contacts avec l'état français par le biais d'une autorité militaire se présentant à la tête d'un outil militaire capable de projeter sa puissance loin des côtes de la métropole plutôt qu'auprès des autorités diplomatiques et consulaires présentes au Japon à cette époque. Dans l'esprit des Japonais déjà sous l'influence de l'armée, les militaires français sont auréolés du prestige de la victoire de 1918 et de la pugnacité dont l'armée a fait preuve dans les tranchées.

Ainsi l'amiral a transmis au ministre de la Marine, Georges Leygues, un message que le Général Araki, ministre de la Guerre, lui a confié lors d'une entrevue à bord du Primauguet. La veille de cette entrevue, le ministre des Affaires étrangères avait déjà essayé d'aborder cette question avec l'amiral, mais l'impossibilité de discuter avec discrétion lors de la réception donnée à bord n'avait pas rendu possible cette demande.

La demande transmise par l'amiral Berthelot est donc la suivante :

« Pendant la grande Guerre, nous avons défendu une même cause. Je pense que, dans les circonstances présentes, un rapprochement de plus en plus étroit, de plus en plus intime entre les deux pays serait de nature à servir nos intérêts communs aussi bien qu'un élément de paix dans le monde ».

Pour terminer, le Général ARAKI dit à l'amiral qu'il fallait être en garde contre certaines campagnes tendancieuses menées dans la presse et ailleurs. Il ajouta enfin que ses services continueraient à donner, en toute franchise, sur les questions en cours, toute information que la France pourrait désirer.

Cependant, cette main tendue n'a pas été acceptée par Paris où l'on avait une préférence pour les relations avec la Chine et ce d'autant plus que le contexte international en Mandchoukuo était particulièrement délicat et tendu.

D'autres grandes croisières ont également été conduites par la flotte, notamment aux Indes néerlandaises. L'accueil réservé au « Primauguet » et au « Dumont d'Urville » au début de l'année 1934 a d'ailleurs été qualifié d'extrêmement chaleureux. Cette visite a permis d'affermir les relations avec Batavia. Elle a également permis de confirmer la crainte inspirée à ses voisins par le Japon. Ainsi le commandant en chef des Forces Navales en Extrême-Orient juge que « la prospérité, la longue paix ont fait perdre aux Hollandais les vertus guerrières nécessaires à ceux qui veulent garder un trésor nécessairement convoité par les voisins faméliques; ce sentiment (...) n'est pas fait pour leur faire envisager l'avenir avec confiance ». La présence d'un officier général commandant une flotte à l'étranger s'est révélé un moyen particulièrement efficace pour mener une stratégie d'influence en mer de Chine et pour recueillir l'état d'esprit qui anime un gouvernement lors d'une visite.

3.2 Sécurisation des approches maritimes et des voies de communications

La sécurisation des approches maritimes des ports de concessions françaises ainsi que des lignes maritimes commerciales sont également une des missions principales des Forces Navales en Extrême Orient.

3.2.1 Les effets produits par les Forces Navales en Extrême-Orient

La faiblesse de l'État chinois favorise les trafics comme les actes de piraterie. Cette menace pèse directement sur les intérêts commerciaux français qui sont une des principales raisons de l'entretien de concessions sur le territoire chinois.

La sécurisation maritime s'appuie sur deux volets, le premier repose sur la force de dissuasion que représente une force navale, le second est constitué par des contrôles et une surveillance des activités maritimes dans la zone de responsabilité.

Le volet principal est la dissuasion. Ainsi, la présence d'une flotte de haute mer et de flottilles fluviales envoient un signal fort sur la volonté de la France de protéger ses intérêts. La combinaison de patrouilles maritimes, de périodes d'entraînement à la mer, de visite des différents ports en mer de Chine renvoie également une image de la détermination et des capacités françaises dans la région. Face à une telle disproportion de moyens entre d'éventuels pirates et les forces conventionnelles des Forces Navales en Extrême-Orient, un climat de dissuasion se crée et évite la prolifération de la piraterie mais également réduit les actes de brigandage.

Le second volet représente le contrôle en lui-même. Ce contrôle en mer est essentiellement assumé par les flottilles fluviales qui patrouillent sur le Fleuve bleu et le Fleuve jaune. Ces deux fleuves, pénétrantes majeures vers l'arrière-pays chinois, sont de véritables autoroutes commerciales. Les patrouilleurs fluviaux des Forces Navales en Extrême-Orient assurent donc l'escorte de bâtiments précieux mais également défendent le trafic contre les attaques de brigandage.

L'équilibre de la région reste précaire durant la période de déploiement des Forces Navales en Extrême-Orient. Une économie parallèle, notamment soutenue par le commerce de l'opium, se développe. La Marine luttera contre la consommation d'opium au sein de ses équipages, le nombre de pipes à opium confisquées en est un bon témoignage. En revanche, des bâtiments des Forces Navales en Extrême-Orient contribueront parfois à transporter des cargaisons d'opium entre différents ports. En effet, la pénurie d'opium des fumeries est un facteur de déstabilisation important qui peut sensiblement influencer sur l'activité souterraine et

la criminalité à terre comme en mer. Ce transport de stupéfiant se révèle alors un moyen de maintenir un calme relatif dans les concessions.

3.2.2 L'intérêt stratégique des îlots de la mer de Chine

Dans les années 2000, la Chine s'est approprié les archipels des Spratleys et des Paracels en les poldérisant. L'objectif était d'une part de s'accaparer les richesses halieutiques et des fonds marins et d'autre part de territorialiser la mer de Chine pour sécuriser leurs approches immédiates. De la même manière, à partir du milieu des années 1930, l'expansion du Japon s'intéresse aux archipels des Spratley et des Paracels dont la localisation en mer de Chine est stratégique.

La France, au travers notamment des Forces Navales en Extrême-Orient, a également compris l'intérêt stratégique que représente ces îles. Elle conduit alors des reconnaissances aériennes, maritimes et terrestres de ces îlots pour d'une part apprécier le potentiel qu'ils représentent et d'autre part signifier l'intérêt de la France vis-à-vis de ces archipels quasiment inhabités.

Ainsi, les îles Paracels, en particulier, représentent un intérêt important dans le cadre de la création de lignes maritimes et de lignes aériennes entre le Japon et le Siam. Ces lignes constituent la colonne vertébrale indispensable à une expansion du Japon vers le Sud. En effet, leur usage comme réserves de carburant est nécessaire à la création de ces lignes. C'est pour ces raisons et pour limiter la volonté d'extension japonaise que ni la France, ni la Grande-Bretagne n'ont voulu accorder d'autorisation d'escale au Japon dans ces îles. Par ailleurs, au-delà de leur utilisation pour la création de lignes de communication, ces archipels représentent des opportunités stratégiques de constructions d'installations de radio TSF.

Les Forces Navales en Extrême-Orient organisent ainsi de nombreuses patrouilles dans les eaux de ces îles pour participer au respect par le Japon de leur souveraineté.

3.3 La protection des concessions

Le principal objectif des Forces Navales en Extrême-Orient est enfin le soutien des concessions françaises établies sur le territoire chinois.

Ce soutien se concrétise principalement par un soutien militaire depuis la mer. Il se matérialise également, en plus des éléments évoqués dans le paragraphe précédent, par une aide logistique. En effet, les marins des Forces Navales en Extrême-Orient et la logistique de cette force apportent un soutien direct aux français chargés d'administrer les concessions.

Par ailleurs, les marins des Forces Navales en Extrême-Orient sont chargés d'établir et de soutenir les plans de défense des concessions tant vis-à-vis des menaces maritimes que terrestres. Les différents plans de défense établis par l'état-major des Forces Navales en Extrême-Orient montrent que la majorité des concessions est tactiquement indéfendable. Dans ce cadre, elle perçoit son action comme une action de ralentissement face à une conquête de la concession par la force. Des périmètres de replis successifs sont ainsi établis en fonction de l'ampleur de l'agression. Le dernier périmètre de repli, centré sur la zone portuaire doit résister suffisamment longtemps pour permettre une évacuation des ressortissants français par voie maritime. Une agression de grande ampleur par un adversaire crédible et bien organisé comme le Japon ou la Chine est jugée impossible à arrêter. En revanche, la résistance face à une révolte populaire est plus facile à contrer. Dans ce cas, l'action des fusiliers marins (la capacité de la Marine dans ce domaine est alors nettement plus importante qu'aujourd'hui) mais également un « soutien feu » par l'artillerie navale embarquée permettraient d'organiser une défense crédible en attendant du renfort.

L'exemple de la prise de Shanghai, alors la plus grande et la plus florissante des concessions françaises illustre la faiblesse de la défense des concessions. Le 18 mai 1937, après avoir traversé sans opposition la concession internationale, les japonais sont arrivés aux portes de la concession française. Devant un tel déséquilibre de forces, le vice-amiral Le Bigot, commandant les Forces Navales en Extrême-Orient s'est assis sur une chaise au milieu de la rue, s'appuyant sur l'aura que la Marine Française avait encore sur les Japonais pour négocier et imposer que seul un convoi désarmé traverse la concession française. Cet exploit n'empêchera pas la prise de contrôle de la ville par le Japon.

Il faut considérer que les ambitions françaises dans cette zone étaient en décalage avec les moyens mis à disposition dans la région. Si le dispositif déployé par le biais des Forces Navales en Extrême-Orient a permis de conserver pendant une quinzaine d'années ces

concessions chinoises, il n'était pas en mesure de contrer une extension violente du Japon dans la mesure où aucun accord diplomatique d'alliance n'avait été passé avec l'empire nippon.

CONCLUSION

Face à une situation politique particulièrement sensible en mer de Chine, la Marine Nationale y a déployé une force de près d'une vingtaine de bâtiments pour tenter de préserver ses intérêts mais également de consolider la défense des nombreuses concessions issues de son action à la fin du XIX^{ème} siècle.

Cette force a sans doute limité la politique expansionniste du Japon entre les deux guerres. Elle aurait même pu permettre l'établissement d'une alliance entre le Japon impérial et la Troisième République qui aurait alors pu changer le cours de l'histoire. Il conviendrait de poursuivre cette étude par une étude des fonds du Ministère des Affaires Étrangères pour comprendre les raisons de ce refus et notamment comprendre si la Marine a correctement relayé et expliqué cette initiative vers le plus haut niveau de l'État.

Par ailleurs, il existe de nombreuses similitudes entre les problématiques rencontrées par le déploiement des Forces Navales en Extrême-Orient il y a un siècle et celles aujourd'hui d'une force loin des bases métropolitaines de Brest ou de Toulon lors de missions de longue durée ou de déploiements outre-mer. En particulier, les problématiques de logistique et de soutien aux conditions de vie des marins rencontrés il y a un siècle trouvent un écho dans celles aujourd'hui prises en compte lors des déploiements du groupe porte-avions ou des groupes aéromobiles.

La navigation loin, longtemps et en équipage n'est pas une tâche anodine. Elle doit bénéficier d'un objectif clair pour faire porter ses fruits. Cette étude montre que si ces objectifs sont nombreux, ils nécessitent un effort important pour aboutir. Ils nécessitent surtout un vrai relais en métropole pour se concrétiser dans le long terme. L'exemple du commandement des Forces Navales en Extrême-Orient par l'amiral Berthelot en est un exemple frappant. Le travail d'influence local n'a de sens que s'il est appuyé par Paris.

Enfin, les difficultés rencontrées par les Forces Navales en Extrême-Orient, brigandages, pirateries, drogues, souveraineté des archipels Spratleys et Paracels, sont encore actuelles. Il ne s'agit plus de lutter contre l'extension du Japon mais d'obliger la Chine à respecter la convention de Montego Bay en mer de Chine. Les marines, française comme américaine, croisent régulièrement dans les eaux territoriales de ces îlots pour signifier leurs volontés de contester l'appropriation de ces îlots par la Chine.

Les succès comme les échecs des Forces Navales en Extrême-Orient résonnent donc aujourd'hui avec force et mérite d'être diffusés. En effet, alors que la volonté de puissance en Extrême-Orient du géant chinois n'a jamais été aussi importante, l'Europe doit désormais prendre conscience du risque qu'elle représente pour son économie mais également pour sa capacité à influencer sur les décisions stratégiques. Après avoir analysé dans cette étude les difficultés rencontrées par la France à faire valoir ses intérêts dans une zone si étendue et si éloignée de la métropole, il semble que c'est bien la constitution d'une puissance supérieure, d'ampleur européenne qui sera seule capable de créer la puissance maritime indispensable à contre-balancer l'influence chinoise.

SOURCES

Service Historique de la Défense - Vincennes :

-Sous-série - 1 BB2 - CORRESPONDANCES AU DEPART

Correspondances des différents bureaux de l'état-major général. (c.1920 - c.1946)

-Sous-série - 1 BB3 - CORRESPONDANCES A L'ARRIVEE

Correspondances d'origine diverse : ministères, préfets maritimes et commandants de la Marine, secteurs de défense, particuliers... (c.1920 - c.1940)

-Sous-série - 1 BB4 -FORCES NAVALES

(1920 - c.1940)

-Sous-série - 1BB4 073 - FORCES NAVALES EN EXTREME-ORIENT

Correspondance concernant le personnel, le matériel, l'artillerie, les transmissions, l'aéronautique et le commandement des bâtiments ; rapports d'inspection générale ; rapports annuels sur le matériel ; à signaler un plan de défense de la concession de Shameen (1931), un rapport de croisière au Japon du Primauguet (1932).

1931-1932

-Sous-série - 1 BB 4 074 - FORCES NAVALES EN EXTREME-ORIENT

Correspondances et rapports divers. A signaler un plan de défense de la concession française d'Hankow (Chine) ; un rapport de croisière du Savorgnan de Brazza (1933) ; des rapports de missions (1934) ; un plan de défense de la concession française de Shanghai (1935, 1937) ; un compte rendu de visite de l'Archipel des Paracels, un projet de guide côtier des îles Philippines (plans), une note du C.V. Auphan *L'Indochine dans le conflit du Pacifique Nord* (1937) ; des guides particuliers de Bali, Soerabaja et Macassar (Indes néerlandaises, Singapour, Hong-Kong, Shanghai (1938).

-Entretiens avec le Capitaine de Vaisseau Jean Berthelot (fils de l'amiral Charles Berthelot)

1906 - 1992.

-Entretiens avec Mme Yvonne Cherdel, née Berthelot, épouse de l'amiral Cherdel (aide de camp de l'amiral Berthelot pendant son commandement des FNEO) et fille de l'amiral Charles Berthelot.

BIBLIOGRAPHIE

Jean-Baptiste Duroselle,

Politique étrangère de la France - La Décadence 1932-1939, Paris, Points Histoire, Imprimerie nationale, 1979.

André Kaspi/ Jean-Baptiste Duroselle,

Histoire des relations internationales de 1915 à 1945, Paris, Armand Colin, 2017.

Elisabeth de Toucher

Quand les français armait le Japon, PU de Rennes, 2003

Hervé Barbier

Division navales d'Extrême Orient 1870 - 1940, 2006

Hervé Barbier

Les canonnières françaises du Yang-Tsé : de Shanghai à Chongqing 1900-1941, 2006

Arnaud d'Antin Vaillac

Les canonnières du Yang-Tsé, Editions France-Empire, 1972

Pierre Franconie

Canonnière en Chine, Editions Kanthala, 2007

Léon Hafner

Cent ans de Marine de Guerre, Editions du Gerfaut, 2002

Croiseur « Primauguet », Campagne d'Extrême-Orient 1934-1936

Office d'éditions d'art, 1936

ANNEXE 1

Tableau de présence des bâtiments au sein des Forces Navales en Extrême-Orient

<u>Croiseurs-cuirassés</u>		
Waldeck Rousseau	Après une mise en réserve de 1924 à 1928, il est affecté au remplacement du croiseur-cuirassé « Jules Michelet » au sein des Forces navales d'Extrême- Orient de 1929 à 1931.	1929
Jules Michelet	Après une mise en réserve en 1922, le Jules Michelet fait campagne en Extrême-Orient avec le « Victor Hugo ». En 1925, il sert de navire amiral des Forces Navales en Extrême-Orient. Il est remis en réserve en 1929.	1925
<u>Croiseurs</u>		
La Motte- Picquet	Dans un premier temps affecté en métropole, le « La Motte-Picquet » effectue plusieurs missions en Afrique et en Amérique du Sud avant d'être affecté en Extrême- Orient en janvier 1936 où il est alors le plus puissant bâtiment français. C'est là, le 17 janvier 1941, à la tête d'une force navale sous les ordres du capitaine de vaisseau Bérenger, comprenant également les avisos Dumont d'Urville, Amiral Charner, Tahure et Marne, qu'il participe à la bataille de Koh Chang où les bâtiments français écrasent la flotte siamoise (Thaïlande) pourtant supérieure en puissance de feu, mais aussi beaucoup plus moderne	janv.- 36
Primauguet	Le Primauguet est mis en service en avril 1927. Il effectue des croisières depuis la métropole jusqu'en avril 1932, date à laquelle il stationne en Extrême-Orient jusqu'à une remise à neuf en janvier 1936 en France. Les patrouilles en Extrême-Orient reprennent en novembre 1937 jusqu'à son remplacement par le croiseur « Suffren ». Il retourne ensuite en France.	1932
Suffren	Le « Suffren » est le navire amiral de 1937 jusqu'à la dissolution des Forces Navales en Extrême-Orient en 1940.	

Tableau de présence des bâtiments au sein des Forces Navales en Extrême-Orient

Avisos		
Algol	L'Algol armé en 1916 - il est envoyé en Extrême-Orient après la guerre. Il est affecté aux Forces Navales en Extrême-Orient à sa création puis est rayé des listes et désarmée localement en 1934.	
Altair	<p>05.1919 : il est en Mer Noire, surveillance des côtes et transport des réfugiés d'Odessa</p> <p>1920 : il est affecté à la Division Navale d'Extrême-Orient, il est à Bassorah, à Bouchir</p> <p>1922 : il est à Bangkok, en Chine et au Japon</p> <p>01.1925 : il participe à la défense de la concession française de Shangai, CF Weverbergh, commandant</p> <p>011.1934 : il est placé en réserve à Saïgon</p> <p>1936-1938 : il effectue des travaux d'hydrographie en Indochine</p> <p>11.1940 : il est vendu à la démolition à Saïgon.</p>	
Amiral Charner	A sa mise en service, l'Amiral Charner est affecté à Saïgon au sein des Forces Navales en Extrême-Orient où il arrive en août mais il est rapidement affecté à Nouméa et ce de novembre 1934 à septembre 1935 quand il rallie à nouveau Saïgon et l'Indochine où il va rester déployé, étant le seul des avisos coloniaux à n'être jamais revenu en métropole après sa mise en service. Avec le retour des croiseurs légers Lamotte-Picquet et Primauguet et du croiseur lourd Suffren en métropole, l'avisos colonial devient le plus grand navire des Forces Navales en Extrême-Orient et donc navire-amiral. Il reste basé à Saïgon et la réorganisation de septembre 1940 ne change rien à sa situation opérationnelle.	34

Bellatrix	<p>05.1919 : il est en Mer Noire, surveillance des côtes et transport des réfugiés d'Odessa</p> <p>1920 : il est affecté à la Division Navale d'Extrême-Orient, il est à Bassorah puis à Bouchir</p> <p>1922 : il est à Bangkok, en Chine et au Japon</p> <p>01.1925 : il participe à la défense de la concession française de Shangai, CF Weverbergh, commandant</p> <p>01.01.1933 : CF Trolley de Prévaux, commandant</p> <p>01.01.1934 : CF Couillaud, commandant</p> <p>11.1934 : il est placé en réserve à Saigon</p> <p>1936-1938 : il effectue des travaux d'hydrographie en Indochine</p> <p>15.06.1937 : CF Bersilhaud, commandant</p> <p>20.07.1937 : LV Challend de Cervins, commandant</p> <p>1940 : il est vendu à la démolition à Saigon.</p>	
Craonne	21- 35	

Dumont d'Urville	<p>Lancé le 21 mars 1931, pour être affecté à Papeete le grand port de l'île de Tahiti dans l'archipel Polynésien, où il représentait la France dans cette partie du Pacifique, allant d'île en île. La déclaration de guerre de 1939 le trouve à Saïgon d'où il regagne Toulon pour un grand carénage et ensuite être affecté à l'escorte des convois marchands en Afrique du Nord, Afrique Occidentale et Afrique Equatoriale suivant les besoins. Dans le but de prendre le contrôle de l'île, le Dumont d'Urville est envoyé en Nouvelle-Calédonie et arrive à Nouméa le 23 août 1940. Mais un croiseur de la Marine royale australienne, le HMAS « Adelaide » de la classe Town arrive et force le gouverneur français à rembarquer sur le « Dumont d'Urville ».</p> <p>L'avis colonial est ensuite incorporé au Forces navales françaises d'Extrême-Orient.</p>	
Marne	17-45	
Régulus	17-34	
Rigault de Genouilly	<p>Il poursuit sa croisière et arrivera à Papeete le 15 juin 1938. Il restera sur zone et appareillera pour Sydney. Le bâtiment sera repeint en gris. Le 20 février 1939 commence une campagne en extrême orient avec l'appareillage pour Saïgon. Il sera relevé par le « Savorgnan de Brazza ». Puis, après un voyage vers la Chine (Shanghai), il entame une campagne dans l'océan Indien le 10 octobre 1939. Une relève du personnel interviendra le 6 mars 1941 à Diego Suarez.</p>	
Savorgnan de Brazza	Manque le début co 31 Avec son sister-ship « Amiral Charner », il fit partie des Forces Navales en Extrême-Orient jusqu'en février 1940.	
Tahure	Tahure (1920) coulé en 1944	

<p>sous-marin Phénix et espoir</p>	<p>Dans le cadre d'une tournée d'endurance au Philippines et en Australie, il appareille de Toulon avec son sistership, le sous-marin Espoir, le 4 novembre 1938 ; ils arrivent à Saïgon le 16 décembre 1938.</p> <p>En raison des évènements d'Extrême-Orient, ce programme est annulé. Ils devaient se rendre à Manille et Hong-Kong après les manœuvres de juin 1939.</p> <p>Le 15 juin 1939, en station en Indochine avec le sous-marin l'Espoir, il disparaît corps et biens en baie de Cam-Ranh, au large des côtes d'Annam, par 105 mètres de fond, lors d'un exercice d'attaque du croiseur « La Motte Picquet ».</p>	
--	---	--

<p>Balny</p>	<p>Le « Balny » n'a pas eu d'activité pendant la grande guerre. Le « Balny » a été ensuite démonté et expédié en Chine avec « La Grandière », sur le cargo Commandant Dorise des Messageries Maritimes, en 1921, remonté au chantier franco-chinois de Kéousine et mis en service le 26/2/1921 sur le Yang-Tsé-Kiang. Désarmé à Chungking en 1940 et cédé aux Chinois de Tchang Kai-chek en 1944.</p> <p>Source : Jean Labayle-Couhat, <i>French Warships of World War I</i>, Ian Allan, 1974.</p>
--------------	--

<p>Doudard de Lagrée</p>	<p>En septembre 1924, elle part au secours du vapeur français Ki-Kin qui est assailli par les troupes républicaines chinoises entre Tchongking et Suifou. Un an plus tard, le 7 novembre 1925, le commandant de bord, le lieutenant de vaisseau Pont, part à la rescousse du petit vapeur chinois battant pavillon français, le Kiang-King, qui s'est échoué sur les rochers de la rive droite du Yang-Tsé à 90 kilomètres en amont d'ltchangnote, région toujours en troubles. La canonnière ne prend pas part à l'incident de Wanhsien du 5 septembre 1926, qui oppose les troupes du Kuomintang voulant saisir des navires britanniques, pour en faire des transporteurs de troupes dans leur « Expédition du Nord », aux forces de l'ordre britanniques de la patrouille du Yang-Tsé. Toutefois, elle parvient à sauver un officier britannique qui la rallie à la nage.</p> <p>Elle porte aussi de l'aide à la nouvelle canonnière anglaise HMS « Peterelnote » en 1930. La canonnière est en décembre 1932 en réparations à Shanghai, puis effectue différentes missions à Shanghai, Nankin, Kiou-Kiang et à Hankéou, où elle est en révision. Elle navigue essentiellement dans la région de Chongqing par la suite, alors que la situation empire avec la mainmise des Japonais. Ainsi, elle est chassée de Shanghai par les Japonais, le 7 février 1938 et doit se replier à Nankin.</p> <p>La le ou la ?« Doudart de Lagrée » est au port de la concession française d'Hankéou, lorsque la déclaration de guerre intervient le 3 septembre 1939. Elle y reste jusqu'au 3 décembre, date à laquelle elle appareille pour Shanghai. Elle y arrive une semaine plus tard et elle est désarmée.</p>
--------------------------	---

Francis Garnier	<p>Le 25 août 1929, il quitta Lorient à la remorque d'un navire hollandais qui le conduisit à Shangāi où il arriva le 20 novembre.</p> <p>Là, avant de l'affecter à la Flotille du Haut Yang Tsé, on dut procéder dans les Chantiers du Kiousin à des améliorations de ses dispositifs et appareils de manoeuvre ainsi que de l'habitabilité des compartiments des machines et des chaufferies. Le bâtiment fut paré en juin 1930.</p> <p>Cette même année, entre le 21 juin et le 22 octobre, il stationna à Hankéou, faisant en septembre une brève remontée jusqu'à Itchang. En 1932, avec le Balny, il navigua sur le Bas et le Moyen Fleuve, puis à la fin d'août, effectua sa première remontée, assez délicate jusqu'à Tchongking.</p> <p>A partir de cette époque, le Francis Garnier assura complètement le service du fleuve. Après plusieurs mises au point par les Chantiers de Kiousin, il était habitable pendant l'été, bien qu'on pût relever dans les chaufferies des températures de 63°C!</p> <p>Le 25 novembre 1936, à Hankéou, il s'installa à demeure au poste d'amarrage de la concession française. Depuis l'occupation de la ville par les Japonais, la situation était devenue difficile. Tout fut fait (tracasseries diverses) pour amener le commandement français à évacuer de bon gré sa position.</p> <p>Le Francis Garnier demeura à son poste jusqu'à la fin d'avril 1939, époque à laquelle, remplacé par le Tahure, il dut rallier Shangāi pour y effectuer des réparations devenues urgentes. Il y était encore à la fin août 1939.</p>
-----------------	---

La Grandière	<p>Mis sur cale à Brest en 1921 et lancé l'année suivante, le La Grandière fut affecté à la Flottille du Yang Tse Kiang, groupe organique dépendant des Forces Navales en Extrême-Orient. La mission assignée à cette flottille sur le Fleuve chinois à l'époque était la protection des intérêts politiques, maritimes et commerciaux de la France, la sauvegarde des vies et des biens de nos Nationaux et la protection des missionnaires de toutes nationalités. À ce titre, le La Grandière livra huit combats dans cette période agitée de l'histoire de la Chine déchirée entre factions rivales, brigands, soldats, et "rouges". En juillet 1937, à l'ouverture des hostilités sino-japonaises, le La Grandière est sur le Moyen-Fleuve en mission. Il sera rappelé à Shangaï en août et désarmé le 18 octobre 1937. Démoli à Saïgon en 1938.</p>
--------------	---