

ruineuses escadres qu'elle pouvait désormais mettre en ligne ne suffisaient plus à la tâche de les défendre. Il lui fallait du répit, une stabilisation dans la construction du matériel flottant, et une réorganisation du dispositif de points d'appui. Limiter le contrôle de la marine anglaise aux centres vitaux de l'Empire, renforcer les points directement menacés par les impérialismes rivaux et spécialement le jeune impérialisme japonais, cette solution empirique devait être celle du gouvernement anglais. Solution provisoire, d'ailleurs, qui ne remédiait pas au séparatisme australien et canadien — pour ne parler que des dominions attirés par l'Union, — mais grâce à laquelle l'ouverture de la succession britannique se trouvait remise jusqu'à nouvel ordre.

D'ailleurs, l'héritier présomptif, le capitaliste yankee, n'était pas prêt. Le développement de l'impérialisme américain s'est toujours fait synchroniquement sur le terrain économique et le terrain militaire. Au dopping industriel de la sous-production européenne, avait correspondu l'énorme effort naval qui avait fait de l'Union la rivale redoutée de l'Empire, mais la chute générale de la capacité de consommation qui avait résulté de la guerre devait fatalement amener la crise industrielle de 1920, la crise agricole récente, et la stabilisation navale de 1922-26. Ce que fut réellement cette stabilisation, il suffit pour le comprendre d'examiner l'activité des Etats-Unis durant ces dernières années : création d'une puissante base navale aux Philippines, renforcement des possessions de Panama et de Nicaragua avec lutte contre le Mexique, etc..., organisation d'arsenaux et de rades pour toute la flotte sur le littoral ouest. En somme, le dessein inavoué des impérialistes américains était de créer sous le couvert du « désarmement », une plateforme de départ pour des opérations de grande envergure en Chine et dans les Dominions du Pacifique austral (1). Quant à l'objectif immédiat, combinaison anglo-américaine contre le Japon, il fut apparent aux yeux de tous les observateurs avertis — la note américaine du 10 février dernier, confirme pleinement cette façon de voir, — et l'on s'explique l'amertume du ministre japonais de la Marine. Celui-ci a déclaré à un interpellateur que « la puissance actuelle de la marine japonaise est tombée aussi bas qu'elle peut l'être et qu'elle ne saurait, en conséquence, être réduite davantage ». Le ministre a ajouté : « Je ne crois pas qu'il soit possible de fixer une proportion de 5-5-3 ou même de 5-5-4 pour les bâtiments auxiliaires

(1) En exaltant l'animosité des dominions contre le Japon, on force l'Angleterre à se séparer du Japon, son allié d'hier et peut-être de demain. Et le jour où l'opportunisme anglais se retourne vers le Japon et contre l'Amérique, la scission australienne et néo-zélandaise fournit à l'Amérique de nouvelles possibilités contre Singapour.

parce que certains pays ont besoin de plus de bâtiments auxiliaires que d'autres, pour des buts défensifs ».

Mis dans l'alternative de réduire ses programmes et d'arrêter la construction de 166.000 tonnes de « capital ships », ou bien d'ameuter sur lui l'opinion pacifiste et les colères des financiers de Wall-Street et de la City, — ses bailleurs de fonds —, privé de charbon, privé de fer, en pleine reconstitution et en plein développement industriel, le Nippon dut avaler la pilule de Washington. Il le fit d'assez bonne grâce, ayant atteint son premier objectif, c'est-à-dire la création dans le Pacifique d'une zone d'influence et d'un potentiel militaire équivalent à ceux de ses rivaux. Même avec la proportion 3 pour 5 à l'Angleterre et à l'Amérique, la concentration des forces lui assure un sérieux avantage dans le Pacifique ouest.

Cependant, il ne faut pas s'étonner si, tout en acceptant le principe de nouvelles limitations pour les navires légers, les diplomates japonais ont manifesté cette fois encore leur volonté de n'être pas dupes, en plaçant sur le tapis la question de Singapour. Il y a aujourd'hui un ressentiment anglo-japonais que ne manquera pas d'être exploité par l'Amérique à son profit.

Mais l'Angleterre et les Etats-Unis eux-mêmes, auront à compter avec le Japon le jour où, maître des aciéries du Chantoung, et ayant réalisé un programme minimum de ravitaillement en fer et en combustible qui est approximativement prévu pour 1930, il jouira d'une indépendance industrielle qui lui permettra une politique plus agressive vis-à-vis de ses deux rivaux du Pacifique.

Ce jour-là, la flotte japonaise qui a déjà presque quintuplé au cours des dix dernières années, prendra un nouvel essor, et la question du Pacifique entrera dans sa phase aiguë.

LA QUESTION DE LA MEDITERRANEE

Lorsqu'en 1922, fut convoquée la conférence de Washington, qui était bien essentiellement une conférence du Pacifique, on invita les représentants de la France et de l'Italie à y prendre part. Ce n'est pas que les forces de ces deux pays fussent capables de jouer un rôle quelconque dans la rivalité qui opposait les trois puissances principales. Mais les délégués anglais, américains et japonais étaient probablement d'avis que lorsqu'on est contraint à des concessions, tous les prétextes sont bons pour forcer les autres à en faire aussi. Or, l'Italie et la France devaient trop de dollars et de livres sterling à leurs anciens alliés pour pouvoir agir à leur gré. D'ailleurs, livrés à eux-mêmes, Rome et Paris eussent-ils trouvé dans leurs caisses l'argent nécessaire à renouveler leurs escadres démodées ? Accep-

ter la limitation à 175.000 tonnes de « capital ships » n'était bien douloureux ni pour l'un ni pour l'autre des deux pays. Pour les Américains, toujours enclins à traiter les peuples d'Europe comme une bande de galopins insupportables et querelleurs, c'était une intervention à la fois honorifique et profitable. Pour le Japon, c'était une consolation. Pour l'Angleterre, enfin, c'était la consolidation d'une des positions principales de l'Empire.

En effet, la tentative de remaniement de son dispositif naval n'eût été complète si, — les Indes une fois garanties du côté du Pacifique avec Singapour —, la traditionnelle « route » jalonnée par Gibraltar, Malte, Suez et Aden n'avait pas été efficacement protégée.

Pour cela, la maîtrise de la Méditerranée était nécessaire et suffisante. C'est-à-dire que toute diminution des puissances navales méditerranéennes représentait un gain très important aux yeux de l'Amérique.

Voilà sans doute la principale raison pour laquelle les délégués français et italiens se trouvaient à Washington. On leur demanda de limiter leurs escadres de ligne à la moitié du tonnage japonais. En fait, il n'y avait pour cela qu'à mettre au rancart quelques-uns des plus vieux rafiots dont elles étaient composées. Mais, ce point acquis, les anglo-saxons essayèrent d'obtenir l'abolition de l'arme sous-marine, sur laquelle compte avant tout l'impérialisme français pour faire pression sur l'Angleterre. La bourgeoisie française ne voulut naturellement rien entendre ; elle prétendit conserver sa flottille « défensive » et le droit de l'augmenter indéfiniment, si bien que toute limitation concernant la construction et l'emploi des sous-marins se trouva écarté, en dépit des déclamations contre « l'odieux torpillage », la « lutte déloyale » et autres poncifs habituels aux journaux financés par les marchands de cuirassés.

Mais la diplomatie anglo-saxonne ne se tint pas pour battue. La première occasion favorable devait lui permettre de resservir ses thèses favorites. Le conflit franco-italien devait fournir cette occasion. Les deux victimes de la politique de Thoiry devaient naturellement se rapprocher et, l'Angleterre entraînant l'Italie dans son sillage, avait la partie belle pour isoler la France en Méditerranée, puisque l'influence française s'étendait principalement sur des nations sans marine de l'Europe centrale et des Balkans. Au contraire, le parti italo-anglais groupait les puissances méditerranéennes secondaires : Espagne, Grèce (sans parler du Portugal).

Diminuer la puissance française, au prix de concessions italiennes, c'était accroître la force relative des puissances méditerranéennes secondaires non contrôlées, et par suite le parti anglo-italien... tout en affaiblissant l'Italie elle-même devant l'Angleterre, qui tirait évidemment tout le profit de la

combinaison. Mais il s'agissait de faire pièce à une nation détestée.

Au lieu de faire cause commune avec la France en face des propositions de désarmement, on pouvait donc espérer que l'Italie, cette fois, se dresserait contre elle, pour réclamer la limitation ou la suppression des flottilles sous-marines. Devant une telle unanimité, la France n'aurait eu qu'à s'incliner.

L'opportunité d'une nouvelle convention limitative se faisait d'ailleurs sentir aussi bien pour l'Amérique que pour l'Angleterre. Les conventions de Washington avaient laissé libre la construction des navires de moins de 10.000 tonnes. Le Japon, dont on avait cru stabiliser la flotte, s'était empressé de construire 24 croiseurs de 5.000 à 10.000 tonnes et plus de 50 destroyers de 1.400 tonnes, et de 60 sous-marins modernes, rompant ainsi l'équilibre à son profit.

De même, en Méditerranée, la France, l'Italie et l'Espagne rivalisaient d'ardeur dans la construction de navires légers. Une première tranche du programme naval français (3 croiseurs de 8.000 tonnes, 6 contre-torpilleurs de 2.400 tonnes, 12 torpilleurs de 1.400 tonnes, 9 sous-marins de 1.500 tonnes, 12 sous-marins dits « défensifs » de 600 tonnes) était entrée en service en 1926, cependant que de nouvelles unités venaient renforcer les flottes de Mussolini (2 croiseurs de 10.000 tonnes, 8 contre-torpilleurs de 2.000 tonnes, 30 torpilleurs de 1.000 tonnes, 4 sous-marins de 1.300 tonnes, et 6 sous-marins défensifs) et de Primo (2 croiseurs de 5.000 tonnes, 2 de 8.000 tonnes, 6 contre-torpilleurs de 1.500 tonnes, 10 sous-marins défensifs).

On retournait même au système de prévision à longue échéance : Ainsi le statut naval français pour 1943 devait comporter 210.000 tonnes de croiseurs, 180.000 tonnes de torpilleurs, 96.000 tonnes de sous-marins de haute mer, un nombre indéterminé de sous-marins côtiers, 60.000 tonnes de navires porte-avions.

Sans perdre de temps, chacun se mettait à la besogne.

Le programme espagnol de l'amiral Cornejo, voté en juillet 1926, prévoyait pour 1927 une dépense de 877 millions de pesetas, la construction de 2 grands croiseurs, de 3 contre-torpilleurs, de 12 sous-marins et le renforcement des bases de Vigo, Carthagène et surtout Mahon. Le programme italien et le programme français pour l'année en cours sont en proportion (2).

Devant ce réveil des marines secondaires, deux solutions s'offraient à l'Angleterre : construire de

(2) Seront achevés en 1926 par les Chantiers français : 3 croiseurs de 10.000 t., 3 contre-torpilleurs de 2.700 t., 10 torpilleurs d'escadre, 9 sous-marins de 1.500 t., 2 sous-marins mouilleurs de mines de 760 t., 13 sous-marins « défensifs », 1 mouilleur de mines de surface et transport d'avions.