

En janvier 1943, à Casablanca, les chefs militaires alliés décident de rétablir les liaisons terrestres entre la Chine et l'Inde pour faire obstacle à l'hégémonie nipponne et ce, en dépit de la forte poussée japonaise en Birmanie et des priorités imposées par le théâtre méditerranéen.

En effet, en Asie, seule l'action de la Chine de Chang Kai Chek permet de tenir en respect les forces armées de Tokyo tout comme elle facilite la reconquête des îles du Pacifique par les Etats-Unis.

Les Alliés et les Chinois vont alors associer leurs atouts militaires et techniques pour bousculer leurs adversaires et réaliser une brillante planification logistique comme opérative dans un milieu difficile et face à un ennemi opiniâtre.

De la même façon, depuis le début des années 1940, une poignée de volontaires américains soutiennent déjà les Chinois sous l'impulsion du colonel puis général Chennault dont les « Tigres volants » demeurent le symbole emblématique de cette alliance de circonstance. Cet officier à la retraite rejoint de nouveau le service actif à compter de 1941 puis commande la XIVème armée aérienne américaine pour appuyer les nationalistes chinois avec des moyens de bombardement et des chasseurs mais surtout pour coordonner un extraordinaire pont aérien au dessus de l'Himalaya afin de fournir munitions, armes et carburant aux troupes de Chang.

Lors des conférences « Trident » et « Quadrant » de Washington quelques mois plus tard, les Alliés décident, malgré des moyens comptés, d'accroître l'effort de transport aérien entre l'Inde et la Chine pour atteindre 10 000 tonnes de matériels par mois. Il fut également décidé de préparer une offensive au nord de la Birmanie (opération « Capital ») et de la soutenir par la construction d'une route (route « Léo ») et d'un pipeline au fur et à mesure de la progression. L'objectif final est alors de relier par la terre l'Empire britannique à la Chine nationaliste afin d'unir les forces alliées aux troupes chinoises (plus nombreuses) pour repousser les Japonais sur un terrain difficile (jungle, marécages, Mousson).

L'ensemble des troupes sont placées sous le commandement unique du Lord Mountbatten alors que le général américain Stilwell devenait le chef d'état-major de Chang Kai Chek.

Mais ce théâtre d'opérations souffre du fait qu'il n'a pas la priorité en 1943-1944 puisque l'effort logistique et industriel est destiné à l'Europe et aux troupes de Mac Arthur. Aussi, c'est avec un grand sens de l'improvisation que l'état-major multinational organise la montée en puissance logistique et humaine des opérations. En octobre 1943, deux divisions chinoises (22ème et 32ème) sont transportées par avions en Inde pour y être entraînées avant d'être déployées dans la vallée du Hukawng. En février 1944, ces unités sont rejointes par le détachement américain « Galahad » du général Merrill constitué de vétérans et spécialistes du combat en jungle. c'est ensemble que cette force attaque les Japonais, détruisant la 18ème division nipponne et s'emparant, en mai de la même année, de l'aérodrome de Myitkyina, clé de la Birmanie du Nord.

Pour empêcher Tokyo d'amener des renforts dans cette zone en passant par la vallée de l'Irraouady, les colonnes britanniques et hindoues du général Wingate, appelées « groupes de

pénétration à grand rayon d'action » harcèlent ou bloquent les lignes de communication japonaises après des infiltrations à pieds ou en planeurs.

La logistique dans la victoire militaire des Alliés face au Japon

Pendant que les forces du général Stilwell avancent sur Myitkynia, les troupes chinoises, aux ordres du maréchal Wei Li Haung, traversent le fleuve Salouen en venant de l'est pour chercher à faire jonction avec leurs alliés. Ils y parviennent à l'été 1944 aux abords de Tengchung. Néanmoins, les Japonais, dès l'automne 1943, prévoyant une offensive sur la Birmanie, avaient massées des unités afin de préparer une contre-attaque sur deux axes. Tout d'abord, ils tentent, sans succès de reprendre l'initiative à l'est pour couper la route « Léo » puis ils font effort en direction de l'Inde avec un objectif opératif, celui de frapper les arrières et la logistique alliés. En effet, il s'agit de s'emparer de la base anglaise d'Imphale et ainsi d'interrompre le chemin de fer « Bengale-Assam » comme de réduire le pont aérien au-dessus de l'Himalaya, celui-là même qui apporte l'équipement nécessaire à Tchang Kai Cheik pour résister en territoire chinois.

En avril 1944, les Nippons mettent leur plan à exécution et réussissent à bousculer, dans un premier temps, les divisions hindoues d'Imphale avant d'être repoussés par des unités amenées, par avions, en renfort. Les forces britanniques, américaines et chinoises, soient entre 25 000 et 100 000 hommes selon le moment de l'action, peuvent ainsi poursuivre leur offensive vers le sud, en particulier le long de la côte du Bengale et ce, par le biais de l'unique cordon ombilical que constitue l'opération aéroportée logistique formidable conduite quotidiennement. Ce ravitaillement par air est assuré par des escadrilles alliées commandées par le général William D. Old, avec des avions C46 ou C47 qui décollent des bases installées dans la vallée du Bramapoutre et qui, après avoir franchis l'Himalaya, rejoignent les colonnes terrestres dans la forêt tropicale. Ces escadrilles effectueront 230 heures de vol en moyenne alors que l'usage normal se situait habituellement à 120 heures. Elles transportent du matériel mais aussi des hommes, en particulier lors de phases critiques des opérations, à l'image du transfert des 14ème et 50ème divisions chinoises. Celles-ci sont embarquées au Yunnan en Chine puis envoyées en Inde pour être rééquipées avant d'être aérotransportées sur le front en Birmanie. Cette manœuvre fut réalisée en moins de 8 jours grâce à la remarquable planification des moyens aériens.

Malgré des lignes de communication difficiles au milieu de la jungle et dans un climat de Mousson contraignant, les opérations continuent en Birmanie jusqu'à la libération de Rangoon en mai 1945 et la réduction de quelques poches de résistance japonaises. Le général Marshall, lui-même, chef d'état-major interarmées américain de l'époque, considère d'ailleurs que cette poussée tactique ne fut possible que grâce aux efforts des logisticiens : *« les opérations en Asie avaient été réalisées à l'extrémité des lignes de communication les plus précaires de l'histoire. A Calcutta, des bataillons de port travaillaient sous une chaleur et une humidité insupportables, avec une main d'œuvre indigène affaiblie par la maladie, la chaleur et la famine. Malgré ce handicap, ils établirent des records dépassant ceux de n'importe quel autre port militaire du monde. »*

Battu en Birmanie, le Japon conduit, au printemps 1945, des offensives violentes en Chine pour tenter de desserrer l'étau que représentent les bases aériennes américaines de bombardiers

B29 qui conduisent des raids meurtriers et destructeurs dans le Pacifique. Mais l'armée nationaliste chinoise arrête une fois de plus l'attaque nipponne grâce à quelques-unes des 35 divisions entraînées par les conseillers militaires américains du général Wedemeyer et équipées par les avions du général Stilwell. Ces unités sont d'ailleurs soutenues par 2 régiments de forces spéciales américaines qui apportent leur savoir-faire aux forces nouvellement mises sur pieds.

En conclusion, il est intéressant de constater l'efficacité tactique et logistique qui a uni les Chinois aux Alliés (et en particulier les Américains) afin de conduire des opérations difficiles dans un milieu aux fortes contraintes. Au-delà du « *mentoring* » assuré par les Etats-Unis, c'est bien le prodige logistique et son ampleur (surtout dans le domaine aérien), qui a donné la victoire face au Japon dans cette région d'Asie du sud-est, alors même que l'effort allié était principalement tourné vers l'Europe. Enfin, la personnalité et le travail souvent méconnu d'officiers généraux américains mérite d'être évoqué car c'est un fondement de la pensée opérative qui a prévalu lors du second conflit mondial.

Aujourd'hui, cette dimension logistique est souvent maintenue dans l'ombre alors qu'elle constitue encore un des chemins du succès.