

Sous la direction de Jérôme de Lespinois

Anthologie mondiale de la stratégie aérienne

Préface du général d'armée aérienne
Philippe Lavigne, chef d'état-major
de l'armée de l'air et de l'espace



CENTRE DES ÉTUDES STRATÉGIQUES AÉROSPATIALES

Anthologie mondiale de la stratégie aérienne

**sous la direction de
Jérôme de Lespinois**

**Préface du général d'armée aérienne Philippe Lavigne,
chef d'état-major de l'armée de l'air et de l'espace**

LA DOCUMENTATION FRANÇAISE

Ce livre est le fruit du travail d'une équipe pendant plusieurs années. Il a plus particulièrement été mené à bien par les :

capitaine Tony Morin
capitaine Ivan Sand
lieutenant Louise Matz
lieutenant Loris Paoletti
et l'aspirant Anne Maurin

Mais de nombreuses autres personnes y ont contribué à des titres divers pour sélectionner des textes, les traduire, les relire, écrire les notices des auteurs, ... : capitaine Mickael Aubout, aspirant Louise Devaux, colonel Christophe Fontaine, lieutenant Carole Herraiz, Anna Mordache, capitaine Jonathan Mourtont, commandant Jean-Christophe Pitard-Bouet, Éric Raharimbolaména, Nicole Sammarco, et l'adjudant-chef Jean-Paul Talimi.

Isabelle Redon, maquettiste de l'Institut de stratégie comparée, a saisi un grand nombre de textes.

Enfin, tous nos remerciements vont à Isabelle Colmard, éditrice à La Documentation française, à Anne-Sophie Lévy qui a assuré la relecture et la correction du manuscrit et à Sophie Moncomble pour la conception graphique.

Si jamais malgré tout le soin que nous avons apporté à la réalisation de ce volume, il restait des erreurs, il m'en reviendrait l'entière responsabilité.

Si malgré nos efforts, nous n'avions pas réussi à joindre tous les auteurs ou ayants droit des textes reproduits dans cet ouvrage, nous les prions d'accepter nos excuses et de se mettre en rapport avec le CESA.

Illustration de couverture à partir d'un dessin original de l'adjudant Christian Calligaro (CESA).

« En application de la loi du 11 mars 1957 (article 41) et du Code de la propriété intellectuelle du 1^{er} juillet 1992, complétés par la loi du 3 janvier 1995, toute production partielle ou totale à usage collectif de la présente publication est strictement interdite sans autorisation expresse de l'éditeur. Il est rappelé à cet égard que l'usage abusif et collectif de la photocopie met en danger l'équilibre économique des circuits du livre. »

© Direction de l'information légale et administrative, Paris, 2020
ISBN : 978-2-11-145638-9

La collection « Stratégie aérospatiale »

L'apparition de l'aviation militaire dans les premières années du XX^e siècle a transformé l'art de la guerre. Les opérations qui se déroulaient jusqu'ici à la surface de la terre ou des mers se sont élargies aux espaces aériens et aux étendues spatiales qui les dominent. Ce n'est pas seulement un changement physique – le passage d'une guerre de deux à trois dimensions – mais aussi un changement de nature. Car l'extension des opérations à l'air, puis à l'espace permet de jeter la guerre par-dessus les fronts et d'atteindre le cœur du pays ou des enclaves adverses avec ses centres de décision et de production, ses infrastructures vitales, ses zones urbaines et ses populations civiles. Cette transformation apparaît même plus profonde que cette simple extension géographique et cette variation d'échelle. La guerre aérienne ou spatiale constitue, en effet, la matrice d'un changement de nature du conflit armé qui devient de moins en moins un affrontement où l'on recherche la destruction ou l'attrition des forces d'un adversaire, mais une guerre où prévaut la recherche de la paralysie stratégique de celui-ci dans le champ militaire, mais aussi politique, économique et informationnel.

La collection « Stratégie aérospatiale » a pour ambition de contribuer au renouveau de la pensée stratégique française en publiant des textes à caractère historique ou prospectif, français ou étrangers, relatifs à la dimension stratégique du fait aérien et spatial. Il s'agit de mettre à disposition du public francophone l'œuvre théorique des grands stratèges de l'arme aérienne et spatiale, soit par le moyen de traduction d'ouvrages étrangers, de réimpression de textes devenus indisponibles ou de publication de monographies originales. La collection souhaite aussi participer au soutien des jeunes auteurs et les aider à promouvoir leur réflexion. La collection a encore vocation à publier les actes de colloques ou les textes relatifs à l'emploi de la puissance aérienne et spatiale dans les conflits passés ou actuels. Les ouvrages de la collection s'adressent à un large public, civil ou militaire, composé, en particulier, de décideurs, de chercheurs, d'étudiants, de passionnés et de praticiens.

Titres déjà parus :

- Jérôme de Lespinois (dir.), *La doctrine des forces aériennes françaises 1912-1976*, 2010.
- Jérôme de Lespinois (dir.), *Politique, défense, puissance : 30 ans d'opérations aériennes*, 2011.
- Robert Pape, *Bombarder pour vaincre*, Jean-Patrice Le Saint (trad.), 2011.
- Camille Grand, Grégory Boutherein (dir.), *Envol vers 2025*, 2011.
- Hans Ritter, *La Guerre aérienne*, Horst Gorlich (trad.), 2013.
- Sébastien Mazoyer, Jérôme de Lespinois, Emmanuel Goffi, Grégory Boutherein, Christophe Pajon (dir.), *Les drones aériens : passé, présent, avenir. Approche globale*, 2013.
- Louis Péna, *50 ans d'enseignement pour une doctrine aérienne générale (1949-1999)*, 2014.
- Corentin Brustlein, Étienne de Durand et Élie Tenenbaum, *La Suprématie aérienne en péril*, 2014.
- Mickaël Aubout, *Les Bases de la puissance aérienne 1909-2012*, 2015.

Hors collection :

- Patrick Facon, *Histoire de l'armée de l'air*, 2009.

PRÉFACE

Les ailes françaises sont parmi les plus anciennes du monde : c'est en effet en France que les pionniers de l'aéronautique, comme Gabriel Voisin ou les frères Caudron, pour ne citer que les plus célèbres, imaginèrent et construisirent les premières machines pour permettre à l'homme d'accomplir le rêve d'Icare. Il est donc naturel d'y trouver également le premier stratège de la puissance aérienne, Clément Ader, dont la maxime, édictée en 1907, reste particulièrement d'actualité : *« Sera maître du monde qui sera maître de l'air ! »*.

L'essor technique de l'aviation est inséparable de sa théorisation : l'apparition de ce « concentré de techniques » que constitue l'avion a entraîné une intense production intellectuelle pour en expliquer le sens, et, dans le cas de l'aviation militaire, pour l'insérer dans le référentiel de la guerre.

Dès les premiers vols, il est ainsi apparu fondamental d'étudier la manière dont l'aéronef contribue à l'atteinte des objectifs militaires, en produisant des effets tant physiques que psychologiques. Cette réflexion apparaît également indispensable pour que les aviateurs eux-mêmes puissent appréhender la nature de la guerre aérienne, et ainsi adapter leur outil de combat en orientant le développement des moyens techniques.

En réunissant les textes des principaux théoriciens de l'arme aérienne, cette anthologie offre un tableau unique de la manière dont a été conceptualisé l'emploi de la puissance aérienne, à différentes époques et dans différents pays. Si les réflexions d'un Clément Ader avant la Première Guerre mondiale ou d'un Liddell Hart dans les années 1930 peuvent paraître parfois anachroniques compte tenu de l'évolution technique des systèmes d'armes, leur raisonnement n'en demeure pas moins d'une grande actualité à l'ère des avions de combat de cinquième génération, et à l'aune du Système de combat aérien futur (SCAF) et des drones furtifs.

Ainsi, l'objet de ce recueil est de permettre aux lecteurs de comprendre comment ces stratèges ont perçu l'évolution de la guerre à différentes époques et le changement radical qu'apportait l'avion, mais aussi d'orienter aujourd'hui nos travaux de réflexion et de conceptualisation pour bâtir une stratégie aérienne qui soit adaptée aux conflits actuels.

En effet, la menace est désormais diffuse, mais la guerre ne s'apaise pas : elle se transforme !

Nous devons par conséquent nous préparer à faire face à ces mutations dans tous les espaces – physique, exo-atmosphérique, numérique... – pour être au rendez-vous de ces « guerres hybrides » que le chef d'état-major des armées qualifie comme *« des guerres complexes à anticiper et conduire, où il sera difficile d'établir le franchissement d'une ligne rouge, (et qui) contournent les lois de la guerre »*.

Ces nouvelles formes de guerre doivent entraîner le renouvellement de nos concepts, de nos doctrines et de nos stratégies, tout en respectant les principes théoriques fondamentaux qui guident l'usage maîtrisé de la violence armée.

Dans cette anthologie figurent de nombreux théoriciens français issus de l'aéronautique militaire ou de l'armée de l'air, dont il paraît essentiel de rappeler les enseignements : le capitaine Ferber pour le plus ancien, le général Armengaud, dans l'entre-deux-guerres, les généraux Chassin et Gérardot après la Seconde Guerre mondiale, le général Gallois dans les années 1960, plus près de nous le colonel Chamagne ou le général Forget, et bien d'autres encore.

Je souhaite que la lecture de ce recueil puisse stimuler l'énergie créatrice de nos aviateurs et de tous ceux qui s'intéressent à la stratégie pour enrichir le débat d'idées sur l'emploi de l'arme aérienne et forger les concepts d'emploi de l'armée de l'air – et de l'espace ! – de demain.

Général d'armée aérienne Philippe Lavigne,
chef d'état-major de l'armée de l'air et de l'espace

TABLE DES MATIÈRES

Préface	5
Introduction	13
Clément ADER (1841-1925)	21
L'Aviation militaire. Introduction	21
Note n° 7 : stratégie aviatrice	27
Lettre ouverte à M. le Président de la République	36
Clare Levi ANNIS (1912-1994)	39
Le dilemme de la puissance aérienne	40
Paul ARMENGAUD (1879-1970)	49
Étude sur la puissance offensive de l'instrument de guerre de demain	50
Vers l'équilibre aérien	64
Raymond ARON (1905-1983)	77
L'Europe et la puissance aérienne	77
André BEAUFRE (1902-1975)	86
Les problèmes de la guerre de demain	86
Stephen BIDDLE (1959-...)	109
L'Afghanistan et l'avenir de la guerre	109
Henry BORDEAUX (1870-1963)	122
Notre sécurité aérienne : chasse ou bombardement ?	122
John Richard BOYD (1923-1997)	132
Destruction et création	133
Cyril GORDON BURGE (1893-1975)	143
Les Principes élémentaires de la guerre aérienne	143
Raoul CASTEX (1878-1968)	156
Particularités de la stratégie aérienne	157
La pure doctrine	164
Régis CHAMAGNE (1958-...)	178
L'Art de la guerre aérienne	178

Lionel-Max CHASSIN (1902-1970)	182
Primauté de la doctrine	183
Claire Lee CHENNAULT (1893-1958)	199
Le rôle de la chasse défensive	199
Winston CHURCHILL (1874-1965)	217
Perspectives pour les munitions en 1918	218
Hervé COUTAU-BÉGARIE (1956-2012)	222
Qu'est-ce que la diplomatie aérienne ?	222
André DEMAISON (1883-1956)	228
Notre sécurité. L'aviation et les armées	228
David DEPTULA (1952-...)	241
Les opérations basées sur les effets : un changement dans la nature pour la conduite de la guerre	241
Jose Candido D'ODORICO (1927-2014)	277
Il n'est pas toujours indispensable de combattre pour la supériorité aérienne	277
Giulio DOUHET (1869-1930)	290
La Maîtrise de l'air	291
Eugène Morlock EMMÉ (1919-1985)	295
Quelques fausses idées sur la puissance aérienne	295
Ferdinand FERBER (1862-1909)	312
L'aviation – ses débuts – son développement	313
Georg Werner FEUCHTER (1896-1962)	318
Appui de l'armée de l'air opérative par des forces aériennes auxiliaires	318
René FONCK (1894-1953)	322
L'Aviation et la sécurité française	322
Michel FORGET (1927-...)	338
Le changement dans la troisième dimension	338
Henri-Nicolas FREY (1847-1932)	345
L'aviation aux armées et aux colonies et autres questions militaires actuelles	345

Pierre Marie GALLOIS (1911-2010)	351
Une nuit sur l'Allemagne	352
Défense aéronucléaire	367
James Maurice GAVIN (1907-1990)	374
La Guerre aéroportée. L'emploi des troupes aéroportées dans le futur	375
Paul GÉRARDOT (1898-1980)	380
La conquête et l'occupation des grands espaces	381
Une coopération larvée	386
La bataille aérienne	396
Complément à la guerre dans les grands espaces	405
Hans Detlef HERHUDT VON ROHDEN (1899-1951)	415
De la guerre aérienne. Introduction	415
De la guerre aérienne. Les conditions géopolitiques préalables à la guerre aérienne	418
Georgii ISSERSON (1898-1976)	420
L'Évolution de l'art opératif. L'entrée par la profondeur dans une opération contemporaine	421
Paul JACQUIN (1896-1984)	431
La notion de puissance aérienne	431
Alfredo KINDELÁN (1879-1962)	455
Aviation militaire. Conférences théoriques	455
Edgar James KINGSTON-McCLOUGHRY (1896-1972)	475
La guerre en trois dimensions : l'impact de la puissance aérienne sur les principes classiques de la guerre	475
Robert KNAUSS (1892-1955)	486
La flotte aérienne allemande	487
Frederick William LANCHESTER (1868-1946)	489
L'Avion dans la guerre. Chapitre XIX. Questions non résolues de défense nationale	490
Alexander Nikolaïevitch LAPCHINSKY (1882-1938)	493
L'Armée de l'air. Introduction	494
Basil Henry LIDDELL HART (1895-1970)	499
La Guerre moderne. L'air et l'empire	500

Francisco Fernández GONZÁLEZ-LONGORIA (1900-1999)	513
La puissance aérienne	513
Edward LUTTWAK (1942-...)	523
Le Paradoxe de la stratégie. Revendications d'autonomie : la stratégie du bombardement	523
Francisco PÍO MATASSI (1928-2004)	529
Testé au combat. L'organisation et le fonctionnement de la défense nationale	529
Amedeo MECOZZI (1892-1971)	539
L'Avion et l'aviateur. Chapitre V. Histoire et description	539
La Guerre contre les civils et l'aviation d'assaut. Chapitre III. Les principes intégristes	545
Artur Karlovitch MEDNIS (1895-1938)	556
L'Aviation d'assaut	556
Ferdinand Otto MIKSCHKE (1905-1992)	561
<i>Blitzkrieg</i> . L'aviation au-dessus de la bataille	562
Paratroupes. Chapitre IX. Les forces aéroportées et l'arme aérienne	576
William Lendrum MITCHELL (1879-1936)	587
La Défense aérienne. L'ère aéronautique	587
Henri Albert NIESSEL (1866-1955)	600
La Maîtrise de l'air. Chapitre 1. Conditions d'existence et de puissance de l'aéronautique	600
La Maîtrise de l'air. Chapitre 5. L'aviation et la décision de la guerre	617
Robert Anthony PAPE (1960-...)	637
Bombarder pour vaincre. Pourquoi étudier la puissance aérienne stratégique ?	637
La vraie valeur de la puissance aérienne	647
Angel PASTOR VELASCO (1887-1958)	659
Le facteur aérien dans la guerre future	659
Stefan Thomas POSSONY (1913-1995)	677
Puissance aérienne et défense terrestre un point de vue américain	677
George Thomas RENNER (1900-1955)	688
La Géographie humaine à l'âge de l'aviation. Le déploiement des grandes cultures	688

Hans RITTER (1886-1972)	698
La Guerre aérienne. Chapitre 5. Conclusions et perspectives	698
Camille ROUGERON (1893-1980)	707
Les Enseignements aériens de la guerre d'Espagne. La coopération et l'intervention directe	708
Lothar SCHÜTTEL (1893-1969)	723
La guerre aérienne menace l'Europe ! Les missions de l'armée de l'air dans la guerre du futur	723
Alexander PROKOFIEFF de SEVERSKY (1894-1974)	726
La Victoire par la puissance aérienne. Chapitre XII. La force aérienne, clef de la victoire	727
William Carrington SHERMAN (1888-1927)	742
La Guerre aérienne. Quelques principes de la guerre aérienne	742
John SLESSOR (1897-1979)	763
La Puissance aérienne et les armées. Conclusions	763
Jan Christiaan SMUTS (1870-1950)	776
Rapport du général Smuts sur l'organisation de l'air et la direction des opérations aériennes, août 1917	777
James Molony SPAIGHT (1877-1968)	783
Aviation de guerre 1939. Sommaire et conclusion	784
Arthur William TEDDER (1890-1967)	789
La puissance aérienne dans les opérations de guerre	790
Hugh TRENCHARD (1873-1956)	812
Aspects du service d'aviation	813
André Paul VOISIN (1877-1966)	823
La Doctrine de l'aviation de combat au cours de la guerre (1915-1918). Avant-propos	823
Théodore von KERMÁN (1881-1963)	828
Vers de nouveaux horizons : la science, clef de la suprématie aérienne. Chapitre I. Science et guerre aérienne	829
Fritz GANDENBERGER von MOISY (1891-1944)	835
La Guerre aérienne future ? Les missions opératives autonomes de l'armée de l'air	835

John Ashley WARDEN III (1943-...)	837
L'ennemi en tant que système	838
Stratégie et puissance aérienne	846
Ezer WEIZMAN (1924-2005)	864
Sur les ailes de l'aigle. Officier subalterne	865
Gustaf Adolf WESTRING (1900-1963)	870
La Guerre aérienne. Quelques conclusions concernant l'influence actuelle de la conduite de la guerre aérienne sur le besoin d'une défense aérienne suédoise	870
Walther WEVER (1887-1936)	883
Ouverture de l'Académie de guerre aérienne	883
Helmuth WILBERG (1880-1941)	887
Pourquoi la petite cinquième armée allemande a-t-elle aussi besoin de forces aériennes ?	887
Règlement de la guerre aérienne n° 16 : Principes de la guerre aérienne	889
Index	892

INTRODUCTION

*La seule limite pratique au développement de l'aviation
est la vitesse de compréhension du bouleversement intégral
qu'elle apporte aux données et aux solutions de tous
les problèmes militaires.*

Camille Rougeron

Ce livre est l'aboutissement d'un travail lancé il y a plusieurs années au CESA et mené à bien grâce à l'investissement de la petite équipe de chercheurs de la division études. L'idée était de réaliser la première anthologie mondiale de la stratégie aérienne en français. En effet, s'il existe plusieurs anthologies, par exemple celle du général (air) Lionel-Max Chassin (*Anthologie des classiques militaires français*, 1950), ou celle du général (air) Lucien Robineau (*Ciels des hommes*, 1999), ou encore celle de Gérard Chaliand (*Anthologie mondiale de la stratégie*, 1990) et, en anglais, celle de Liddell Hart (*The Sword and the Pen*, 1976), il n'existe qu'une seule anthologie sur le fait aérien militaire celle d'Eugene M. Emme, *The Impact of Air Power: National Security and World Politics*, publiée en anglais en 1959 et réimprimée en 2011. Or si ce recueil de plus de 900 pages s'avère extrêmement précieux, il est, d'une part, relativement ancien et, d'autre part, contient essentiellement des textes d'origine anglo-saxonne. Il manquait donc un ouvrage qui, tout d'abord, accorde une part plus importante aux auteurs français qui apportèrent une contribution substantielle au débat stratégique au moins jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale et qui, ensuite, couvre la période la plus contemporaine.

L'adhérence de la stratégie aérienne à la technique

Le choix des textes, comme dans toute anthologie, a été le travail le plus délicat. La première difficulté a consisté dans la définition de la stratégie aérienne, pour bien délimiter le corpus, car elle évolue sensiblement d'une période à l'autre. Clément Ader est sans doute le premier à parler d'une « stratégie aviatrice » qui réside pour l'essentiel dans le choix de l'emplacement des bases aériennes qu'il appelle des « aires¹ ». William Sherman, un aviateur américain qui avait combattu en France aux côtés de Billy Mitchell pendant la Première Guerre mondiale retient, en 1926, une définition comparable en affirmant que la stratégie aérienne est « l'art de bien disposer la force aérienne sur ses aérodromes de telle sorte qu'elle puisse prendre l'air dans les conditions les plus avantageuses pour assurer le succès au combat² ». La dimension matérielle de la stratégie aérienne apparaît encore dans la définition plus récente qu'en donne le général Deptula lorsqu'il affirme que : « La stratégie est l'orchestration des moyens permettant d'atteindre ses fins. Le processus consistant à sélectionner des mobiles aériens (moyens) et à leur affecter des systèmes cibles

¹ Clément Ader, *L'Aviation militaire*, Nancy, Berger-Levrault, 1908, rééd. Vincennes, SHAA, 1990, p. 59-87.

² William C. Sherman, *Air Warfare*, 1926, rééd. Maxwell, Air University Press, 2006, p. 30.

pour atteindre des effets précis (fins) correspond à la stratégie aérienne qui sous-tend une campagne aérienne. » Ces définitions envisagent avant tout la stratégie aérienne comme une science positive, c'est-à-dire comme une matière résultant de l'observation d'une situation conflictuelle, de la mesure de capacités matérielles et de calculs de rapports de force se traduisant par la combinaison de moyens, le choix de positions ou la décision d'opérer des mouvements.

Il importe cependant que le paramètre technique, c'est-à-dire l'avion, ne soit pas le facteur qui donne son sens à l'action. Le philosophe Martin Heidegger, dans *La question de la technique* (1953), exprime cette relation en disant que la machine est dépendante car elle « tient son être uniquement à une commission donnée à du commissible³ ». L'avion, objet technique par excellence, comme la machine est le « commissible ». Il se distingue de la « commission » qui doit lui donner du sens et l'insérer dans le « système technicien » de la guerre car comme le dit Heidegger c'est un « objet dépendant ». En tant qu'« objet dépendant », l'avion ne peut donc être imaginé seul mais en relation avec le sens de l'action.

C'est pourquoi la stratégie aérienne ne peut être examinée sous sa seule détermination matérielle mais doit inclure d'autres déterminants. Par exemple, Lothar Schüttel, aviateur et théoricien de la *Luftwaffe*, définit, en 1938, la stratégie aérienne comme : l'emploi correct « des forces armées aériennes afin de remplir la mission qui leur a été impartie ». Il n'envisage donc plus seulement la combinaison de facteurs matériels, mais appréhende la « commission », c'est-à-dire l'emploi de la force aérienne dans son ensemble. Une autre approche plus complète inspirée du général Beaufre pourrait définir la stratégie aérienne comme la « dialectique des volontés employant la force aérienne pour résoudre leur conflit ».

Délester la pensée aérienne de ses considérations techniques et de sa détermination matérielle constitue la principale difficulté. D'autant plus que l'accélération du progrès technique engendre un renouvellement continu des systèmes d'armes. Cette difficulté a été repérée depuis fort longtemps par les stratégestes comme le général Annis ou l'amiral Castex par exemple. Hervé Coutau-Bégarie décrit le déclin de la pensée aérienne depuis les années 1950, du fait de la focalisation de l'esprit des aviateurs sur les matériels, c'est-à-dire sur l'élément périssable de la stratégie⁴. David MacIsaac dans un article sur les théoriciens aériens affirme également que : « Les théoriciens n'ont pas manqué, mais ils n'ont eu qu'une influence limitée dans un domaine où les effets de la technique et les actions des praticiens ont, dès le début, joué un plus grand rôle que les idées⁵. » Le *Group Captain* Ian Shields dans un article intitulé « Where are the Air Power Strategists? » avait enfin confirmé que l'esprit des aviateurs est plus tourné vers les choses techniques que vers la conceptualisation du fait de la dépendance vis-à-vis de la technologie de l'aviation militaire⁶.

³ Martin Heidegger, *La question de la technique* (1953), Paris, Gallimard, 1958, p. 23.

⁴ Hervé Coutau-Bégarie, « Un concept avorté : la puissance aérienne », *Stratégie*, 1995.

⁵ MacIsaac, cité par Colin S. Gray, *Airpower for Strategic Effect*, Maxwell, Air University Press, 2012, p. 303.

⁶ *Gp Capt* Ian Shields, « Where are the Air Power Strategists? », *RAF Air Power Review*, volume 11, n° 1, Spring 2008, p. 1 à 5.

Le choix des textes de cette anthologie reste marqué par cette adhérence de la stratégie aérienne au facteur technique, mais le lecteur trouvera aussi d'autres approches : géographique, politique, historique, géopolitique ou encore polémologique. Dans la mesure du possible, la plus grande diversité a été recherchée en publiant les textes d'une soixantaine d'auteurs appartenant à une douzaine de pays différents. Néanmoins, nous n'avons pas trouvé de textes théoriques issus des mondes chinois, indien ou arabe. Ils existent peut-être mais cette surreprésentation du monde occidental parmi les textes sélectionnés illustre sans doute les deux aspects de la pensée mis en évidence par Claude Lévi-Strauss dans *La Pensée sauvage* (1962). Il faudrait donc élargir ce volume essentiellement spéculatif et théorique à ce qu'il conviendrait de nommer une stratégie aérienne empirique pour pouvoir vraisemblablement avoir une vision réellement mondiale de la pensée stratégique aérienne.

Au-delà de la pluridisciplinarité et de la diversité géographique, le lecteur trouvera dans ce volume une diversité de points de vue. D'une part, ceux qui comme Castex affirment que la stratégie aérienne est fille de la stratégie navale ou, d'autre part, ceux qui comme Niessel considèrent que les conditions de la guerre aérienne diffèrent profondément de celle-ci. Les auteurs appartiennent pour beaucoup au monde militaire. Mais le lecteur y trouvera également des ingénieurs, des professeurs d'université ou des hommes politiques. Il faut noter que, souvent, les écrivains militaires ont été éditeurs des grandes revues professionnelles de leur armée de l'air comme le général Annis pour *The Canadian Air Force Journal*, le squadron leader Burge pour *The Royal Air Force Quarterly*, le général Chassin pour *Forces aériennes françaises*, le général Mecozzi pour la *Rivista Aeronautica*, le coronel González-Longoria pour la *Revista de Aeronáutica*, ...

Enfin, compte tenu de la faible amplitude chronologique de l'ouvrage, puisque le premier texte date de 1908 et le dernier de 2011, le choix a été fait d'organiser le volume par nom alphabétique d'auteur et non par période comme pour l'anthologie de Chaliand.

Pour une étude renouvelée de la stratégie aérienne au-delà de Douhet et du douhétisme

Comme dans toute anthologie ont été rassemblés des textes incontournables et parfois déjà connus comme ceux de Douhet, Trenchard et Mitchell, mais aussi des textes d'auteurs oubliés comme ceux du général français Armengaud, pourtant l'un des plus fameux théoriciens de l'arme aérienne dans l'entre-deux-guerres mais qui fut emporté dans le désastre de 1940, ou des textes magnifiques de clairvoyance comme celui du tchèque Ferdinand Otto Miksche sur l'emploi de la *Luftwaffe* en 1940.

L'élément le plus frappant de cette anthologie est la centralité de Douhet que l'on retrouve mentionné plus d'une centaine de fois dans l'ouvrage, aussi bien par des aviateurs américains comme Claire Lee Chennault que par des hommes politiques comme André Demaison en France. Il apparaît réellement comme la figure tutélaire de la stratégie aérienne. Le grand stratégeste américain Bernard

Brodie l'appelle d'ailleurs le « Mahan de la puissance aérienne⁷ » tandis que l'amiral Castex le qualifie de « grand prêtre de la pure doctrine ». Cela ne veut pas dire que tous les penseurs de la stratégie aérienne se réclament de son héritage mais la plupart se positionnent par rapport aux principes qu'il a énoncés primitivement. Si bien que James M. Spaight, l'écrivain britannique le plus fécond sur les questions aériennes dans la première moitié du XX^e siècle, partage les théoriciens aériens entre douhétiens et antidouhétiens⁸.

Plus que *L'Aviation militaire* (1908) de Clément Ader aux accents pourtant prophétiques, *Il Dominio dell'Aria* (1921) de Giulio Douhet constitue la pierre angulaire de la pensée aérienne stratégique. L'ouvrage est traduit partiellement en français en 1932 et joue un rôle dans l'institutionnalisation de l'armée de l'air en 1933⁹. Il est traduit en anglais en 1933 et influence la doctrine de l'*US Army Air Corps*¹⁰. L'édition allemande de 1935 est préfacée par le lieutenant-colonel Hilmer Freiherr von Bülow, chef du département des forces aériennes étrangères au *Truppenamt* de 1926 à 1934. Et même s'il écrit que les aviateurs allemands ne sont pas engagés par cette publication, il semble que le premier chef de la *Luftwaffe*, le général Wever, est un douhétien convaincu, de même qu'Hitler¹¹. La traduction russe date de 1935 et sa lecture est imposée à tous les officiers de l'Armée rouge par le maréchal Timochenko au même titre que *De la guerre* de Clausewitz ou que *La Guerre des blindés* de Fuller. Mais la mort, dans les purges stalinienne, du général V.V. Khripin, préfacier et commandant en second des forces aériennes soviétiques jusqu'en 1937, met fin à toute influence théorique du général italien¹².

Si les commentateurs ont pu distinguer les douhétiens – c'est-à-dire les partisans de l'idée qu'une force aérienne composée de bombardiers agissant indépendamment des forces de surface peut imposer des destructions si importantes à l'ennemi, notamment en détruisant ses villes, qu'elle peut par sa seule action obtenir la victoire – et les antidouhétiens – c'est-à-dire les partisans de l'idée qu'une force aérienne doit coopérer avec les forces de surface sur le champ de bataille pour obtenir la victoire – une troisième école peut être identifiée. Il s'agit des partisans d'une aviation opérative, c'est-à-dire de l'idée qu'une force aérienne doit principalement opérer à l'échelle du théâtre d'opérations en coordination avec les forces de surface mais sur des objectifs situés au-delà du champ de bataille : infrastructures, postes de commandement, forces du 2^e échelon, soutien logistique, ... De ces trois conceptions résultent différentes organisations : l'aviation douhétienne capable d'obtenir la victoire en détruisant les centres vitaux de l'adversaire est rattachée directement au commandement stratégique ; l'aviation antidouhétienne qui opère

⁷ Bernard Brodie, *Strategy in the Missile Age*, Princeton University Press, Princeton, 1959, p. 77.

⁸ James M. Spaight, *Air Power in the Next War*, Londres, Geoffrey Bless, 1938.

⁹ Pascal Vennesson, *Les Chevaliers de l'air*, Paris, Presses de Sciences Po, 1997.

¹⁰ Bernard Brodie, *op. cit.*, p. 73.

¹¹ Reiner Pommerin, « Between "Douhetism" and "close air support". The German Air War Doctrine in World War II », in CIHM, « Airpower in 20th Century Doctrines and Employment. National Experiences », *Revue internationale d'histoire militaire*, n° 89, p. 96 et Eugene M. Emme, « Classical Theories of Air Warfare » in Eugene M. Emme, *The Impact of Air Power*, Princeton, D. van Nostrand Company, 1959, p. 158.

¹² Bernard Brodie, *op. cit.*, p. 76.

avec les forces de surface sur le champ de bataille est soumise aux commandants d'armée, de corps d'armée ou de division ; enfin, l'aviation opérationnelle qui doit opérer en coordination avec les forces de surface est placée sous les ordres directs du commandant du théâtre d'opérations. Le père de cette troisième école théorique est sans doute le général Armengaud qui était à l'état-major de Foch en 1918 tandis que le modèle est vraisemblablement la division aérienne du général Duval qui dépendait directement du GQG et qui joua, en particulier, un rôle essentiel pour arrêter les grandes offensives de Ludendorff au printemps 1918. Les idées d'Armengaud ont largement circulé. Il est le père du concept de concomitance opérationnelle qui a inspiré Mecozzi. Il est cité par l'un des grands théoriciens de la *Luftwaffe* : Fritz Ganderberger von Moisy. Il a également été traduit en russe. D'ailleurs, le concept d'opérations dans la profondeur correspond parfaitement à cet emploi de l'aviation. La création, en 1936, d'une force de bombardement comptant près de 900 avions dont beaucoup de quadrimoteurs *Tupolev TB-3* est destinée à favoriser les larges pénétrations opérées dans le dispositif ennemi par des forces motorisées et mécanisées. Mais d'autres théoriciens peuvent aussi se rattacher à cette école : Slessor chez les Britanniques ou Ritter pour l'Allemagne.

Afin de mieux connaître les mécanismes de formulation des concepts et de généalogie intellectuelle en matière de stratégie aérienne, il importe donc, d'une part, de bien comprendre le fonctionnement de la circulation des idées et de la diffusion des savoirs. La période des années 1930 apparaît à cet égard particulièrement importante avec la traduction en langue étrangère des grands auteurs : Douhet en français (partiellement), en anglais, en russe et en allemand, Ritter en anglais (partiellement), Armengaud en russe, Rougeron en Allemand, ... Le capitaine américain Chennault recommande aux élèves-officiers de lire *La Guerre de l'air du général Douhet* publié en français en 1932. Le général espagnol Kindelán cite Ader et Fonck. Le général italien Mecozzi mentionne les travaux d'Ader et affirme que Douhet s'est inspiré de son ouvrage *L'Aviation militaire* (1908). Les très nombreuses revues aéronautiques professionnelles s'intéressent aux matériels et aux idées étrangers et les commentent.

Il importe aussi, d'autre part, de ne pas se focaliser excessivement sur Douhet comme l'ont fait beaucoup de commentateurs. Bernard Brodie a par exemple affirmé que : « La puissance aérienne est trop jeune pour avoir parmi ses théoriciens plus d'un nom distingué¹³. » Eugene Emme avance quant à lui que seule la France, la Russie soviétique et le Japon n'ont pas produit de théoricien douhétiste de premier plan¹⁴. Or Douhet ne constitue pas l'unique pôle de la pensée aérienne comme l'illustre cette anthologie. Le général italien en est la figure tutélaire nous l'avons dit mais son aura a éclipsé d'autres grandes figures qu'il convient de redécouvrir pour mieux comprendre comment a été pensé l'emploi de la puissance aérienne et pour imaginer comment la conceptualiser à l'avenir.

¹³ *Ibidem*, p. 22.

¹⁴ Eugene M. Emme, « Classical Theories of Air Warfare », *op. cit.*, p. 158.

L'utilité de la théorie stratégique

Outre la possibilité de trouver à la lumière de ces textes une inspiration créatrice, le lecteur retrouvera un certain nombre de thèmes actuels qui, en fait, ont déjà été abordés dans des temps plus anciens. Par exemple, l'idée qu'il n'existe pas d'opérations aériennes mais des opérations aéromaritimes ou aéroterrestres a déjà été émise par l'amiral italien Bertinotti et Douhet y a répondu dans un célèbre article. Liddell Hart, officier d'infanterie et promoteur de l'arme blindée, a réfuté les arguments selon lesquels les opérations aériennes seraient cruelles et sur le fait qu'elles créeraient de la haine et du ressentiment au sein des populations. Il a également décrit les mesquineries des autres armées envers la jeune RAF. En avril 1946, le général Spaatz dans un article de *Foreign Affairs* décrit parfaitement le principe des *Effect Based Operations (EBO)* qui sera 60 ans plus tard développé par un autre aviateur américain, le général Deptula, en écrivant que le bombardement stratégique a la « capacité de sélectionner le segment d'un système-cible dont la destruction doit entraîner l'effet désiré en employant juste le niveau de force nécessaire¹⁵ ».

Comme ces exemples le montrent, l'essentiel des débats théoriques se déroule soit au cours de l'entre-deux-guerres qui correspond à une période de bouillonnement intellectuel où les possibilités réelles de l'aviation étaient mal connues, soit dans les années 1950, c'est-à-dire à une période considérée comme l'apogée de la puissance aérienne du fait des progrès retentissants dans le domaine de l'aéronautique et de l'énergie nucléaire. Il faudrait presque les classer chronologiquement pour pouvoir observer l'évolution des analyses sur l'emploi militaire de l'aviation de Clément Ader à David Deptula. Les écrits prophétiques antérieurs à 1914 passent au crible du premier conflit mondial qui retient principalement la nécessité d'assurer la supériorité aérienne pour assurer la sûreté des opérations de surface, la reconnaissance et le bombardement stratégique comme principales missions des forces aériennes. Ce n'est qu'avec la création des armées de l'air indépendantes que les forces aériennes arrivent à se débarrasser de leur gangue terrestre et à ne plus voir leur liberté de mouvement entravée par leur rattachement à une grande unité terrestre. Libérées de leur ancrage territorial, les unités aériennes peuvent enfin accéder à la liberté de l'air. En 1932, le général Armengaud est sans doute le premier à affirmer : « L'armée de l'air sera une armée de manœuvre, commune à plusieurs théâtres. »

La manœuvre stratégique avait jusqu'à l'apparition de l'aviation été scindée en deux types, notamment par le général Camon dans son étude sur l'art de la guerre napoléonien : la manœuvre en position centrale sur les lignes intérieures, qui vise à détruire successivement les positions ennemies, et la manœuvre sur les arrières, afin d'envelopper et d'isoler l'ennemi. L'aviation ne met pas fin à cette distinction mais en modifie la portée et l'exécution. Elle est, en effet, capable d'exécuter une manœuvre de type « position centrale » en se portant d'un point à l'autre du théâtre d'opérations pour concentrer ses feux sur les différentes composantes de la force ennemie sans tenir compte de la longueur des lignes de communication. En ce qui

¹⁵ Général Carl A. Spaatz, « Strategic Air Power in the European War », in Eugene M. Emme, *The Impact of Air Power*, Princeton, D. van Nostrand Company, 1959, p. 229.

concerne la manœuvre sur les arrières, les forces aériennes n'ont pas besoin d'envelopper le gros des forces ennemies pour les couper de leur base logistique car elles peuvent détruire les infrastructures ou les convois de ravitaillement ennemis dans toute la profondeur du théâtre d'opérations.

Lorsque le *Group Captain* John Slessor dans *Air Power and Armies* écrit que : « Le rôle de la puissance aérienne sera de provoquer [des] problèmes [de logistique] lorsqu'ils n'existent pas, et de les accentuer lorsqu'il y en a déjà », il adapte le concept de manœuvre sur les arrières du général Camon à l'emploi de l'aviation. De même, les planificateurs du *Transportation Plan* qui permet, en 1944, d'isoler les plages de Normandie et de couper le ravitaillement des renforts des unités de la *Wehrmacht* qui y étaient stationnées offrent un bel exemple aérien de ce type de manœuvre. Ce qui est certain, c'est que les chefs de l'armée française en 1940 n'avaient pas lu Slessor et n'avaient pas réfléchi à la manœuvre des feux aériens car sinon ils n'auraient pas concentré leurs faibles ressources aériennes sur les *panzers* de tête fortement défendus par la DCA mais sur les lignes de ravitaillement du XIX^e corps de Guderian considérablement étendues et faiblement protégées. Car comme l'écrit Slessor : « La principale tâche d'une force aérienne offensive dans un combat terrestre doit servir à isoler la zone attaquée de ses renforts et du ravitaillement. »

La Deuxième Guerre mondiale voit l'émergence d'une véritable puissance de feu aérienne avec des bombardiers lourds ou moyens et des chasseurs-bombardiers capables d'effectuer des tirs précis. Forces dotées de la plus importante capacité de manœuvre et d'une puissance de feu instantanée décisive, elles se révèlent comme un formidable outil militaire. Fantassin ayant créé les forces aéroportées américaines et participé à la tête de son régiment parachutiste à l'opération *Overlord*, le général Gavin affirme, en 1947, que la puissance navale était à son apogée en juin 1944 en ayant permis d'acheminer la force d'invasion sur le continent et que la puissance aérienne en était à ses prémisses, mais que, désormais, « la puissance aérienne est maintenant l'élément décisif de la guerre moderne ». Il n'est pas le seul à soutenir une telle opinion. Churchill quelques mois plus tard l'affirmera lui aussi publiquement au Massachusetts Institute of Technology. Dans ces années-là, la supériorité de l'arme aérienne apparaît éclatante. L'amiral Castex affirme en 1948 : « Des trois armées, c'est celle de l'air qui est l'élément le plus "réversible", le plus "omnibus", si l'on peut s'exprimer ainsi. C'est lui qu'il faut particulièrement renforcer. »

Le stratégame israélien Martin van Creveld dans un livre controversé, *The Age of Airpower* (2011), a lui aussi placé l'apogée de la puissance aérienne à cette fin de la Deuxième Guerre mondiale mais a annoncé son déclin. D'autres ont voulu voir dans les guerres en ex-Yougoslavie ou en Afghanistan la fin des guerres conventionnelles de grand style du fait de l'avènement des guerres au milieu de la population ou des guerres de contre-insurrection. Or, les conflits actuels, en Syrie, au Yémen ou en Lybie, illustrent bien, comme l'affirme le stratégame britannique Colin Gray, que ce n'est pas la puissance aérienne qui gagne les guerres mais que le parti qui en dispose jouit d'un ascendant stratégique qu'il est difficile de contre-carrer. L'ère de la puissance aérienne n'est donc pas terminée comme le pronostique

Martin van Creveld. Il est vrai que lorsque nous nous plaçons sur l'échelle historique de la conflictualité, nous pourrions sans doute placer le repère autour duquel la puissance aérienne éclipse la puissance navale à la période indiquée par Churchill ou Gavin. Mais l'Histoire comme le dit le philosophe Hegel n'est pas seulement la succession de périodes distinctes.

Quand la puissance aérienne sera-t-elle dépassée par d'autres formes de puissance militaire ? La puissance spatiale peut, en effet, obtenir des effets sur toute la surface de la Terre. La puissance cybernétique peut pénétrer instantanément les systèmes numériques des plates-formes ou des armes et les rendre inopérantes ou les détruire. Quelle sera la forme de puissance militaire la plus adaptée aux conflits futurs et à l'évolution de nos sociétés ? L'arme aérienne s'est révélée particulièrement puissante dans les formes de guerres générées par la société industrielle en se substituant avec plus d'efficacité à l'artillerie sol-sol ou mer-sol en détruisant des objectifs de plus en plus éloignés et de plus grande dimension. Mais l'avion en lui-même n'a pas introduit de rupture praxéologique dans l'art de la guerre, de même que comme l'observe Raymond Aron la civilisation industrielle n'a apporté par certains aspects aucune nouveauté radicale à la politique européenne¹⁶. Il est vraisemblable que la dilatation de l'espace stratégique avec l'extension de la conflictualité à l'espace extra-atmosphérique et au cyberspace donnera une nouvelle forme à la puissance aérienne. Arme d'un milieu qui domine la terre et la mer, qui ouvre sur l'espace extra-atmosphérique, l'avion apparaît aujourd'hui par exemple comme l'instrument propre à assurer l'intégration des effets produits dans les autres milieux naturels grâce au cyberspace qui irrigue l'ensemble de l'espace stratégique.

Ces réflexions nécessairement limitées par le cadre de cette préface ne sont qu'une modeste contribution au champ théorique formé par l'emploi de l'aviation militaire depuis plus d'un siècle. Elles peuvent apparaître au praxéologue bien éloignées des opérations aériennes réelles. Il ne faut cependant pas négliger l'importance des doctrines et des théories dans l'art de la guerre qui permettent d'ordonner l'action et de lui donner du sens. Le professeur américain Samuel P. Huntington affirme ainsi : « Comprendre nécessite la théorie ; la théorie nécessite l'abstraction ; et l'abstraction nécessite de simplifier et d'ordonner la réalité. Aucune théorie ne peut expliquer tous les faits et, parfois, le lecteur de ce livre *[sic]* peut estimer que ces concepts et distinctions sont dessinés trop finement et précisément et s'éloignent beaucoup de la réalité. Manifestement, le monde réel est trop divers, irrationnel et imprévu : les personnages réels, les organisations et les opinions ne rentrent pas dans des catégories bien définies. Mais des catégories logiques claires sont nécessaires si l'homme veut réfléchir avec profit sur le monde dans lequel il vit et s'il veut en tirer des leçons pour les appliquer plus largement et s'en servir¹⁷. »

Jérôme de Lespinois

¹⁶ Raymond Aron, *Les Sociétés modernes*, Paris, PUF, 2006, p. 812.

¹⁷ Samuel P. Huntington, *The Soldier and the State: The Theory and Politics of Civil-Military Relations*, Cambridge (Mass.), Belknap Press of Harvard University Press, 1957, p. 1.

CLÉMENT ADER (1841-1925)

Clément Ader est considéré comme un pionnier de l'aviation. Il fait décoller un engin « plus lourd que l'air » en 1890 et prophétise que « *l'aviation militaire deviendra toute puissante, d'elle dépendra l'avenir des Nations* ». Ingénieur, Ader fait fortune grâce à son « pose-rails », la téléphonie, mais aussi la mise au point de divers moteurs. Il oriente ensuite ses travaux vers un domaine qui le passionne, à savoir l'aéronautique. Avec la guerre franco-prussienne, Ader élabore un aéronef inspiré du cerf-volant, chargé de missions d'observation. Il a l'idée de doter cet engin d'une hélice, ce qui constitue une étape vers la construction du premier aéroplane. Ader perfectionne progressivement sa machine en la dotant d'ailes optimales et en mettant au point un gouvernail de direction. Le résultat de ses recherches est baptisé *L'Éole*, à bord duquel il effectue le premier décollage d'un « plus lourd que l'air » de l'histoire en 1890. Conscient du potentiel de ce premier avion, le ministère de la Guerre offre, en 1891, de financer la suite de ses travaux. *L'Avion n° 2* puis *L'Avion n° 3* voient le jour avec à chaque fois des améliorations techniques significatives. Après l'échec de *L'Avion n° 3* en 1897, le ministère de la Guerre suspend le financement de ses recherches. En 1903, Ader détruit toutes les traces de ses recherches et de ses expériences. Retiré au Muret, il publie *L'Aviation militaire* en 1909 qui est une étude prospective consacrée à la puissance d'un usage massif des avions *via* une armée aérienne indépendante.

L.P.

Ouvrages de l'auteur :

La première étape de l'aviation militaire en France, J. Bosc et C^{ie}, 1907.

L'Aviation militaire [1909], Vincennes, Service historique de l'armée de l'air, 1990.

Les Vérités sur l'utilisation de l'aviation militaire avant et pendant la guerre, Les frères Douladoure, Toulouse, 1919.

Pour aller plus loin :

CARLIER Claude, *L'Affaire Clément Ader*, Paris, Perrin, 1990.

LISSARAGUE Pierre, *Clément Ader, inventeur d'avions*, Toulouse, Privat, 1990.

L'Aviation militaire

INTRODUCTION¹

LES PROJETS D'AVIATION ARMÉE

Depuis les travaux préliminaires, en vue de l'aviation militaire, il s'est écoulé dix ans pour les plus récents, de quinze à vingt-cinq, pour la plupart, beaucoup plus pour ceux du début. Ayant été, tous, élaborés à huis-clos, soit d'abord par notre

¹ Extrait de l'« Introduction » de *L'Aviation militaire*, Paris, Berger-Levrault, 1911, rééd. SHAA, 1990, p. 7-19. Ce texte est daté d'octobre 1908.

simple résignation, soit ensuite par la volonté gouvernementale, leur apparition leur donne aujourd'hui l'aspect de revenants. Qu'est-ce ? nous demande-t-on de toutes parts. Nous essaierons de vous le dire. Mais pour les faire renaître de leurs cendres, puisque (sauf l'*Avion n° 3*) ils ont été tous incinérés, il nous faudrait recommencer notre existence, tandis que nous sommes à son déclin. Nous nous bornerons donc à ce que la mémoire nous rendra et à ce que nous retrouverons dans les notes éparses qui ont échappé à la destruction.

Nos idées n'ont pas changé depuis vingt ans, au sujet de l'armée aviatrice que nous voulions organiser. Les deux primordiales étaient : 1° une construction irréprochable ; nous considérions, en effet, que l'aviation devait achever le triomphe de la mécanique ; 2° une observation rigoureuse des lois de la nature, pour les appliquer aux avions. Nous étions persuadé et nous oserons dire certain : *que les vaincus de l'avenir seront ceux qui auront méconnu ces deux grands principes !*

C'est encore, aujourd'hui, notre jugement, mais nous ne critiquerons personne ayant une conviction contraire ; surtout si elle se trouve devers nos ennemis éventuels. En Europe, aux débuts de l'aviation armée, on verra d'inévitables non-sens excessifs ; on assistera à des batailles aériennes incroyables ; au figuré, puisqu'il s'agit d'aviation, on pourrait les comparer à des combats de coqs contre des aigles. Nous nous sommes toujours méfié de ces deux extrêmes, bien qu'étant, les deux, des oiseaux parfaits pour leur fonction.

Ces idées nous éloignaient des avions à tout faire ; et ce raisonnement nous conduisait à la déduction bien simple que : *chaque type d'avion devait être constitué pour la fonction qu'il était appelé à remplir*. Cela paraissait, à première vue, tout naturel ; mais la réalisation n'était pas aisée, car *la fonction n'était pas connue* ; qu'on ne s'étonne pas si, à cette époque lointaine, nous l'avons, d'abord, cherchée. C'est ce qui motiva les travaux embryonnaires qui devaient être, plus tard, la base des cours à professer dans la future école d'aviation militaire. L'école d'aviation, c'est-à-dire la matérialisation et la mise en pratique de ces principes, devait venir après ; et c'était logique.

Nous étions seulement, alors, à quelques années après la guerre de 1870, un peu avant de commencer l'*École* ; notre génération avait cruellement souffert ; l'humiliation que subit la France affecta beaucoup tous les bons patriotes de l'époque, et nous en particulier. Notre but se traça, pour ainsi dire, tout seul, et se concentra ainsi : *Organiser une armée aérienne pour venger l'affront national !*

L'ensemble et les particularités de toutes nos prévisions, mûrement réfléchies, sur l'organisation et le fonctionnement d'une armée aviatrice nous firent adopter trois catégories d'avions : 1° les *torpilleurs* ; 2° les *éclaireurs* ; 3° les *avions de ligne*. Chacune de ces catégories pouvant être subdivisée en plusieurs types, selon les indications expérimentales et les nécessités que la fonction exigerait. Ce n'était pas tout ; il fallait se préoccuper de leur emploi ultérieur à la guerre, de leurs manœuvres, de leur groupement, de leur armement, de leur manière de combattre, de leurs évolutions sur les aires à l'envolement et à l'atterrissage, etc. ; pour en déduire, justement, *la fonction*, cette inconnue qui manquait à l'étude des projets des avions.

Cette manière de voir nous conduisit encore plus loin, et nous fit rechercher les obligations qui incomberaient aux chefs de cette armée aviatrice ; cela nous fit aborder les *considérations stratégiques* et les *moyens tactiques* ; parce que, si nous espérions un armement aérien sérieux, il nous fallait des chefs très instruits pour l'utiliser victorieusement dans les combats de l'air ; nous ne nous serions pas contenté d'un simulacre de manœuvres de guerre, tels les enfants avec des soldats de plomb, c'étaient de vrais stratégestes et d'habiles tacticiens que nous voulions former ; et, à l'*école d'aviation militaire*, des cours auraient été faits en conséquence. Nous nous expliquerons mieux : cette école d'aviation ne nous apparaissait qu'indispensablement *très savante*, pour le motif que la guerre aérienne deviendrait, elle-même, d'*allure essentiellement scientifique*, sans comparaison possible avec les armées de terre et de mer.

Enfin ! Nous aurions eu une armée aviatrice ! Quelle inexprimable joie était la nôtre, lorsque nous caressions l'idée de voir la France la première prête en Europe ! Et combien cette joie grandissait lorsque nous apercevions le moyen de conserver cette avance, par l'organisation d'une école d'aviation militaire, dont nous possédions les premiers éléments !

LES TRAVAUX D'AVIONNERIE

Parallèlement aux projets d'organisation ci-dessus, marchaient les recherches et les essais en aviation : les premiers guidant les seconds et avançant ensemble. La fonction, cette inconnue si nécessaire, devenait désormais de plus en plus tangible et les projets d'avion de plus en plus réalisables et pratiques.

Il fallut d'abord savoir comment se comporterait un avion d'un type général, c'est-à-dire, s'il volerait. Nous construisîmes l'*Éole*, le premier des avions, dont les études commencèrent en 1882 et les travaux finirent en 1889. L'appareil était fort bien conditionné ; il était du genre chauve-souris ; il se pliait très bien au repos et n'était pas encombrant. Aux essais, en 1890, il vola sur 50 mètres seulement, l'année après sur 100 mètres seulement encore ; des avaries et des maladresses dans la conduite de la machine mirent fin à ces deux essais. Mais l'*Éole* avait volé, par deux fois, ayant un homme intérieurement et avec sa propre force motrice : c'était tout ce que nous voulions savoir.

Sans perdre du temps à des expériences nouvelles avec l'*Éole*, qui nous auraient pris une ou deux années, nous établissions les avant-projets des trois catégories distinctes d'avions dont nous parlions plus haut : 1° les *torpilleurs* ; 2° les *éclaireurs* ; 3° les *avions de ligne*.

La première catégorie. – Nous commençons en 1892 les projets et les travaux pour la réalisation des *torpilleurs*, que nous divisons en quatre types :

Premier type. – L'*Avion n° 3*, genre chauve-souris, dont les ailes se plient au repos, avec la vapeur du poids de 3 kilos par cheval, comme force motrice ; il aurait pu être fait en grandes dimensions, à cause de sa force motrice qui n'était pas si limitée qu'avec les moteurs à essence. Cet appareil est, lui-même, aux Arts et Métiers, ce qui nous dispense de le décrire plus longuement. Il a volé en 1897 au camp de Satory, pour le compte du département de la Guerre.

Deuxième type. – L'*Avion n° 4*, avec une membrure et une voilure pareilles au précédent, mais avec un moteur à essence ; les cylindres auraient été maintenus à une température de 100°C, par un refroidissement secondaire ; l'eau étant autour des cylindres et l'alcool liquide, ou sa vapeur, dans un petit condenseur ou radiateur comme celui de l'*Avion n° 3*. Ce type serait resté dans les dimensions usuelles. Les moyens d'atterrissage auraient été très perfectionnés. Il aurait conservé ses deux propulseurs, mais pointe à pointe ; ils se seraient repliés comme celui de l'*Éole*. Le ministre de la Guerre ne permit pas de faire cet *Avion n° 4*.

Troisième type. – L'*Avion n° 5* aurait profité des perfectionnements apportés à ses devanciers ; toujours à double traction, avec moteur à essence, il se serait distingué des précédents par ses ailes de chauve-souris, extensibles et rétractiles pendant l'action du vol, pour en augmenter et en diminuer la surface, ainsi qu'en modifier la courbe spirale de sustentation. Il se serait très bien comporté dans l'atmosphère en temps difficiles et dans les voies aériennes. Il aurait fourni un type de torpilleur de haute altitude.

Quatrième type. – L'*Avion n° 6* venait achever la catégorie des torpilleurs ; ses ailes auraient été du genre vautour ; pliantes pendant le vol, avec des gauchissements et des modifications de courbe spirale semblables aux ailes de chauve-souris précédentes. Une petite queue extensible et mobile en tous sens venait contribuer un peu à la direction, pendant que les ailes demeuraient dans une position fixe. Cet *Avion n° 6* n'aurait été exécuté qu'après la réalisation des types des deux autres catégories qui suivent et qui pressaient davantage.

La deuxième catégorie. – Les *éclaireurs* seraient venus demander une plus grande somme de travail, d'étude et de fabrication ; mais cela ne nous décourageait pas, nous en serions venu à bout tout de même. Vu les difficultés, nous n'aurions fait d'abord qu'un seul type identique à l'aigle de préférence, sauf plus tard à en étudier un deuxième du genre frégate : ces deux types auraient porté les noms d'*Avion n° 7* et d'*Avion n° 8*. Ils auraient été pleinement constitués pour leur fonction capitale, c'est-à-dire une rapidité de vol excessive.

Ces éclaireurs auraient été caractérisés comme suit : un petit corps très effilé ; un cou long portant un tracteur unique. L'arrière en fuseau terminé par une queue directrice. Le tracteur à surface et à pas variables, avec bras susceptibles de s'allonger, de se raccourcir et de se plier tout à fait, pendant son inaction, en *avant dans les voies aériennes* ou en descendant. Un moteur très puissant et très léger, avec cylindres en acier réduit. Un radiateur dorsal pour refroidissement secondaire, les cylindres par l'eau, l'eau par l'alcool, l'alcool par le radiateur. Les ailes, genre aigle ou frégate, essentiellement pliantes pendant l'action du vol, pour modifier à volonté leur surface, dans les proportions de 5 à 1, au moins. La queue très mobile, facile à déployer et à ployer ; actionnée par un compensateur de force, ainsi que les ailes, d'ailleurs. Pas d'armement ou très peu : toute la charge en essence pour faire de longues envolées. Montés par un officier pour les observations et les signaux, avec son mécanicien pour la conduite.

La troisième catégorie. – Les *avions de ligne* demandaient à être établis intermédiairement entre les torpilleurs et les éclaireurs ; en effet, comme fonction, ils

devaient tenir de l'un et de l'autre. Cette catégorie se serait composée de deux types, du genre chauve-souris et du genre oiseau ; ils auraient été désignés par *Avion n° 9* et *Avion n° 10* ; c'est par le premier que nous aurions commencé, à cause des études et des facilités d'exécution déjà acquises. Mais tous les deux auraient profité des avantages réunis dans les *Avions n° 5* et *n° 7*. Leur traction était nécessairement projetée double, actionnée par un moteur puissant, approprié au besoin de la grande faculté d'évolution que l'on aurait exigée d'eux. Pour la même raison, les ailes devaient se mouvoir avec facilité, en tous sens, avec changement de surface et de courbe spirale.

Ces avions de ligne seraient devenus la base de l'*armée aviatrice*. Nous aurions pu en établir de plusieurs grandeurs, mais nous n'en aurions introduit qu'une seule dans chaque bataillon et peut-être par légion ; la sécurité des manœuvres dépendait de cette condition. Leur armement consistait en torpilles, grenades et flèches, etc., ainsi qu'en harpons pour les charges.

On pourra regretter, un jour, d'avoir étouffé dans l'œuf cette première couvée d'avions. Ils ne seraient peut-être pas tous venus à terme, mais on nous accordera que pendant les onze années qui se sont perdues, après l'*Avion n° 3*, il en serait éclos quelques autres.

Nous arrêterons là ce petit exposé, trop sommaire pour expliquer l'œuvre que nous avons entreprise, mais suffisant pour permettre au lecteur de s'en faire une première idée. Dans les pages qui vont suivre, il en sera encore un peu question ; mais ce sera plus tard, dans les notes qui concerneront l'*avionnerie*, que nous développerons, le mieux possible, la technique de tout ce que nous pourrions retrouver de ce bagage scientifique et pratique qui a malheureusement disparu, à l'exception de l'exemplaire qui a été recueilli par les Arts et Métiers.

QUE FAIRE ?

Ici, en écrivant ces lignes, au mois d'octobre 1908, nous sommes bien indécis. Voilà onze ans, jour pour jour, que nous étions au camp de Satory, avec l'*Avion n° 3*, et qu'une minute fatale suffit pour ruiner tous nos projets. Depuis, épave inutilisée, nous n'avons rien fait que gémir sur la destinée qui nous a arraché à nos devoirs envers notre pays, sans que personne, sauf de rares amis, nous ait compris. Nous avons voulu, néanmoins, essayer quelque chose.

Sur les instances de quelques vaillants aviateurs débutant dans leurs essais, auxquels on refusait les encouragements les plus élémentaires – à tel point que cela provoqua une campagne de presse – nous venons d'adresser une lettre ouverte au Président de la République² (on la trouvera, reproduite tout au long, à la fin de l'introduction). Nous craignons bien, d'après certains indices, qu'elle ne plaise pas à nos gouvernants, et cependant si on la relit on n'y trouvera rien de personnellement agressif, mais seulement une intention : celle d'un Français désirant être utile à ses concitoyens, dans l'intérêt général, exprimée sous forme de supplique adressée au chef de l'État. On ne saurait y voir, non plus, de la politique, car si, peut-être,

² Lettre publiée dans le journal *Le Matin*, le 12 octobre 1908.

nous nous sommes laissé égarer, un peu trop, par des sentiments patriotiques, de la politique, nous n'en avons fait de notre vie.

Eh bien ! quand même, nous voulons espérer les meilleurs résultats de cette tentative. D'abord, elle a beaucoup plu aux aviateurs et quelques-uns nous ont témoigné leur satisfaction dans leurs lettres (nous en reproduisons une, des meilleures, à la fin de l'introduction, à la suite de celle adressée au Président). Il n'est pas difficile de constater que, jusqu'à ce jour³, les pouvoirs publics n'ont presque rien fait pour l'aviation ; et si notre humble coup d'épaule pouvait porter ses fruits, nous nous en réjouirions. Qui sait ? Peut-être ces messieurs les accorderont-ils ces 10 millions que nous leur demandions ! Qu'ils nous permettent de leur prédire, encore, que les circonstances en exigeront bientôt 100. Et ce ne sera que le commencement !

Nous avons, plus haut, déclaré notre embarras et notre indécision. Maintenant, une question se pose, pour nous, devant la situation actuelle. Nous avons fait, jadis, ainsi que nous l'avons déjà annoncé, des notes ayant rapport à l'aviation armée et que nous destinions aux premiers cours de l'école d'aviation militaire, dont nous demandions, désespérément, la fondation. Et hélas ! Tout espoir, de ce côté, s'est évanoui pour toujours.

Beaucoup de ces notes ont disparu ; de celles qui restent, que faut-il en faire ? Doit-on les publier ? Vaut-il mieux les laisser perdre ?

Nous avons hésité jusqu'ici, retenu par des scrupules bien compréhensibles. Au début, nous pensions que, vu l'extrême importance de sa destinée inévitable, l'aviation prendrait, d'abord, un caractère exclusivement militaire et que, par conséquent, son avènement aurait lieu sous la tutelle de l'État. Aujourd'hui, c'est à l'inverse de cette prévision que nous assistons, au moins, si on en juge par les apparences du jour ; nous voyons clairement que ce sont les sports qui vont prendre les devants et nous avons pris la décision de nous rallier à eux, pensant qu'en retour, ils se rallieront à nos idées ; nous avons dans cette phalange bon nombre d'amis et nous sommes sincèrement le leur. N'étant le compétiteur de personne, notre indépendance d'action nous permettra d'émettre quelques conseils, par la voie du livre ou de la presse ; très heureux s'ils peuvent être écoutés et s'ils deviennent utiles.

Nous ferons donc connaître les notes dont il s'agit plus haut, et nous avouons, franchement, que c'est avec l'agréable espoir que bien des aviateurs s'adonneront à la question. Dans ce qui va suivre, ils y trouveront les premiers éléments nécessaires à leur instruction d'aviateurs militaires, puisque ces notes devaient servir de point de départ aux cours de cette école d'application.

Voyons, chers amis ! L'armée n'est-elle pas un sport ? Sport sublime, puisqu'il défend notre patrie et notre liberté !

La première compagnie aviatrice n'est pas encore formée, et lorsqu'elle apparaîtra, dans n'importe quel pays, ce sera en Europe un grand événement. Si ce n'est pas chez nous, ce sera un affront !

³ Ce jour était au mois d'octobre 1908.

Ensuite, dès que les légions aériennes seront en organisation, enrôlez-vous. Vous y trouverez, pour vos goûts sportifs, une indicible satisfaction, tout en accomplissant un grand devoir !

Vous, surtout, jeunes officiers, adoptez l'arme nouvelle ; votre carrière est toute ouverte, la gloire vous y attend !

Travaillons, tous, résolument, n'ayons de cesse que lorsque nous aurons doté la France d'une armée aviatrice !

Et, en attendant que vous ayez un général⁴, nous aurons l'honneur d'être votre caporal instructeur, hors cadre.

Si cela vous convient, nous adopterons comme devise : « Aviation, Patrie, Humanité. »

NOTE N° 7 : STRATÉGIE AVIATRICE⁵

PRÉAMBULE

Deux considérations principales, combinées l'une à l'autre, semblent devoir présider à cette nouvelle branche de l'art militaire : d'abord, la situation topographique du lieu ; ensuite, la proximité ou l'éloignement des voies aériennes de tout point terrestre ou aérien à défendre ou à attaquer.

Sans parler de la topographie dont on possède des bases suffisantes, qu'on trouvera sur les cartes de l'état-major, on saisit les difficultés, voire même l'impossibilité, qui se présentent pour établir, d'emblée, les cartes des voies aériennes ; précédemment, nous nous sommes contenté d'indiquer l'impérieuse nécessité de les posséder le plus tôt possible ; en leur absence, force nous sera donc, ici, de ne nous occuper que des généralités stratégiques, et exceptionnellement de quelques détails lorsqu'ils se présenteront à propos. Nous le dirons très simplement, tel que cela nous apparaissait alors et tel que nous le voyons encore aujourd'hui.

Plus tard, – nous ne nous tromperions peut-être pas en disant bientôt, – la stratégie aérienne et sa filiale la tactique se développeront considérablement. Il adviendra que ces sciences prendront une grande place dans l'érudition militaire et demanderont de grands efforts d'intelligence à leurs adeptes ; elles laisseront bien loin leurs devancières continentales et maritimes qui ont eu des siècles pour se former, tandis que celles-ci, toutes nouvelles, n'auront que quelques années pour naître et les dépasser.

⁴ Depuis que ces lignes sont écrites, le gouvernement a institué « l'Inspection permanente de l'Aéronautique militaire, puis une 5^e division ». L'initial titulaire fut le général Roques, qui, le premier, eut le grand honneur d'organiser les centres d'aviation et de commander les vaillants et courageux officiers aviateurs du début. Le général Hirschauer, esprit éclairé, lui succéda avec un dévouement exemplaire. Actuellement, c'est le général Bernard qui occupe ces hautes fonctions.

⁵ Extrait de la note n° 7 de *L'Aviation militaire*, Paris, Berger-Levrault, 1911, rééd. SHAA, 1990, p. 59-73. Cette note, écrite d'abord pour l'entrée en matière dans le cours de stratégie à l'École d'aviation militaire, devait, plus tard, être présentée au congrès aéronautique de 1900, ainsi que cela avait été annoncé, mais les circonstances ne le permirent pas.

Nous ferons remarquer que l'ancienne stratégie ne changea qu'avec regret ses moyens d'action ; chaque fois qu'apparut une arme nouvelle, elle ne l'adopta que difficilement. Nous ne savons guère ce qui se passa pendant le Moyen Âge ; la stratégie devait être bien simple. L'armement ancien se composait de piques, javelots, lances, épées, flèches, frondes, etc. La poudre les fit disparaître, — pas tous, puisque nous avons gardé la cuirasse, le sabre et la lance. — Nous savons mieux ce qui arriva plus récemment et ce qui se passe de nos jours. Sous le Premier Empire, le fusil à balle ronde et le canon à boulet rond étaient les maîtres. À Magenta et Solferino, les Autrichiens, qui se défendaient avec des canons à boulets ronds, furent battus par les Français, qui les attaquaient avec des canons rayés et des obus. À Sadowa, les Autrichiens, qui avaient conservé l'ancien fusil, furent écrasés par les Prussiens, qui étaient armés du fusil à aiguille. À Sedan, les Français mettaient en batterie leurs canons de bronze rayés et furent vaincus par les Prussiens qui, de très loin, les mitraillaient avec leurs canons d'acier se chargeant par la culasse.

Eh bien ! Malgré ces dures leçons, on vit, après les désastres de 1870, des personnalités militaires s'obstiner à conserver le canon en bronze, c'est à peine si on le modifia en lui mettant une culasse mobile. Il est vrai qu'au bout de quelques années, on entra résolument dans la réforme de l'artillerie et qu'on la munit de canons en acier. Trop tard, le bien et le mal étaient accomplis ; le mal pour nous et le bien pour nos ennemis. L'acier militaire avait fait l'unité allemande et l'acier industriel la maintient.

Cette suite de fautes, œuvre de la routine et de l'impéritie, va-t-elle se continuer pour l'aviation armée ? Espérons fermement que les étapes qui se succéderont pendant la période de son organisation n'auront pas autant de déboires que la première⁶. Il appartient aux stratégestes aériens, affranchis des vieilles idées, de forcer toutes les résistances.

Les frontières, où seront-elles dans le courant du siècle ? Si, comme terme de comparaison, nous les admettons actuellement à portée de canon, nous pouvons bien prédire qu'elles deviendront plus tard à portée d'avion ; obéissant ainsi à la loi de l'extension des grands États aux dépens des petits qui suivra son développement naturel, jusqu'à l'unification des peuples. L'aviation militaire couronnera ce grand événement. Sera-ce par la liberté ou le despotisme ?

Puissent nos gouvernants, en face de l'Histoire, songer aux pages qu'ils y occuperont : élogieuses ou remplies d'amers commentaires !

LA FRANCE

Paris ? Malheureuse situation topo-météorologique. Trop près de partout. À vol d'avion : 180 kilomètres de la frontière belge ; 275 de Metz ; 150 des falaises de la Manche. Et ces distances, aériennement parlant, peuvent doubler, tripler, quadrupler, ou se raccourcir dans les mêmes proportions, selon que les vents seront contraires ou favorables et que les voies aériennes seront en activité ou au repos. Si jamais ville demande à être défendue, c'est bien notre capitale, placée, on peut dire, *entre*

⁶ Voir la brochure : *La Première étape de l'aviation militaire en France*.

deux feux : Metz et Londres. Deux points providentiellement situés nous ont paru désignés pour exercer une action prépondérante dans sa défense ; ils se trouvent à Satory et à Vincennes, diamétralement opposés, observant l'Ouest et l'Est.

SATORY

Le vaste plateau de Satory, très peu connu des excursionnistes, quoique touchant Versailles, est, depuis le camp jusqu'à Saint-Cyr, assez haut d'altitude pour dominer les coteaux avoisinants ; c'est un endroit désert, presque sauvage lorsqu'il est dépeuplé de soldats. Pays où on ne va pas, il ne mène nulle part, sauf un chemin peu fréquenté qui arrive au versant du midi vers Chevreuse, et qu'on pourrait dévier très facilement. Terrain rugueux, mauvais lorsqu'il pleut. En revanche, les vents y règnent pour ainsi dire en permanence. C'est là, rappelons-le en passant, que, le 14 octobre 1897, par un temps affreux, *l'Avion n° 3* périt, au bout d'une envolée de 300 mètres, lors d'un malheureux atterrissage.

Cette immense plate-forme naturelle, à l'ouest de Paris, constituera une position stratégique unique pour sa défense aérienne. Elle peut, et elle devra, contenir tout ce qu'il y aura d'engins aériens puissants, avec des installations terrestres formidables, pour rendre la place imprenable et son armée aviatrice invincible ; car celles-ci perdues, Paris le serait de suite. D'abord, le plateau devra être complètement entouré d'une enceinte fortifiée bastionnée avec ouvrages détachés s'il le faut ; ainsi que d'autres systèmes de défense que la pratique et la clairvoyance des officiers du génie auront fait découvrir. À part les grosses pièces de forteresse, il faudra une nombreuse artillerie spéciale pour tenir le plus possible à distance les avions ennemis ; si les infortunes de la guerre amenaient ce cas, les canons verticaux permettraient, peut-être, à quelques compagnies d'avions de réserve de se porter au secours de la place.

Toute l'étendue de Satory sera utilisée : ce serait une grande faute d'en restreindre l'occupation. On pourra y établir une dizaine de petites aires pour les manœuvres ordinaires, mais, en outre, il sera indispensable d'en organiser une principale, très grande, que l'on divisera en deux parties bien distinctes : l'une pour les envolées, l'autre pour les atterrissages, afin de permettre aux avions de partir et d'arriver en masse, en ordre de combat. Ce sera l'âme de la position. Les avions seront très nombreux, quatre ou cinq mille certainement ; les avions de ligne y domineront sur les torpilleurs et les éclaireurs, tous, toujours prêts à s'envoler à la première alerte, contre un ennemi aérien signalé ayant passé la frontière, et se dirigeant sur Paris.

De grands approvisionnements de munitions de toutes sortes seront logés dans des magasins souterrains ou à fleur du sol, selon la nature des objets à enfermer. Des casernements devront être construits en conséquence, car une organisation de cette importance exigera beaucoup de personnel militaire. Enfin, toutes les installations, organisations de service et précautions déjà prévues et décrites précédemment dans le chapitre des aires permanentes fortifiées, devront être appliquées à Satory, et on comprend qu'elles le seront dans de bien plus grandes proportions.

VINCENNES

Ici, l'emplacement ne fera jamais défaut, aussi pourra-t-on y édifier tous les bâtiments qu'on voudra. L'arsenal d'avionnerie et du matériel d'aviation devra être complet ; il sera probablement le centre le plus important de la fabrication des avions, à cause des ressources en ouvriers et en fournitures qu'on trouvera plus facilement à Paris qu'en province. On lui demandera de fournir des avions et du matériel à toutes les aires du nord, de l'est et de l'ouest de la France, précisément les régions les plus exposées aux attaques aériennes. Cet arsenal sera la caractéristique de la place de Vincennes ; sans exclure, cependant, les divers ateliers de construction répartis sur les points principaux du territoire français qui, en cas de défaite dans le Nord, pourraient continuer à produire des avions et du matériel pour entretenir la résistance dans le Centre et les parties méridionales de la France.

Dans les grandes clairières du bois, qu'au besoin on pourrait élargir à volonté, s'organiseront les administrations de tous les services de l'armée aviatrice : les pistes d'entraînement ; l'école de manœuvre des avions, du montage et du démontage des aires mobiles ; les exercices particuliers aux manipulations des munitions, du matériel de transport ; le maniement des instruments pour les opérations ayant rapport aux voies aériennes ; les exercices du tir vertical, du déclenchement de torpilles, etc., etc., en un mot, tout ce qui devra concourir à l'instruction à donner aux élèves aviateurs. Cet ensemble sera enclos par des murailles assez hautes ; il serait, peut-être, excessif de le fortifier.

Bien séparée des services ci-dessus sera la *position stratégique*, c'est-à-dire l'aire permanente fortifiée. Moins bien située topographiquement et météorologiquement que celle de Satory, à cause de sa situation en terrain bas et de son éloignement des voies aériennes, elle sera plus exposée à des attaques violentes, toujours possibles, venant de l'Est. Elle devra donc présenter une résistance au moins aussi formidable que sa congénère de l'Ouest et davantage si cela devient possible. Toute l'étendue du polygone de Vincennes devra lui être consacrée et en plus une partie du terrain boisé pour en régulariser le périmètre. Une zone nue, inaccessible au public, barrée par des palissades, précédera ses fortifications. Son enceinte bastionnée, ses diverses constructions, ses aires, surtout la principale, seront établies sur les modèles de Satory. L'armée aviatrice y sera puissamment installée avec un grand nombre d'avions.

VIGILANCE SUR PARIS

Flanqué de ses deux défenseurs, Satory et Vincennes, Paris sera bien gardé, à la condition qu'il se résignera à en supporter la sujétion et qu'il voudra et saura s'imposer les sacrifices indispensables pour contribuer à sa propre garde, car il serait injuste de la mettre entièrement à la charge de la nation. Étant donnée la susceptibilité de son tempérament, qu'un rien irrite, ce ne sera pas une tâche médiocre pour ceux qui entreprendront de lui faire comprendre le danger nouveau ; il faut pourtant que les Parisiens se fassent à cette idée, que dans deux heures la ville peut être détruite, et que, quoi qu'ils fassent pour se préserver de cette catastrophe, ils n'en feront jamais trop.

Des doubles patrouilles aériennes, de jour et de nuit, feront la navette entre Satory et Vincennes, en se croisant sur la ville. Des avions-sentinelles, relevés d'heure en heure, planeront, en faisant des orbes, sur les grands monuments, les principaux édifices, la résidence du président de la République, le Sénat, la Chambre des députés, quelques ministères, celui de la guerre surtout, etc., et, par signaux, resteront en communication constante entre eux, avec Paris et avec leurs aires respectives. Le brouillard ne les arrêtera pas, ils voleront au-dessus et se serviront alors de signaux acoustiques ou autres qu'on découvrira ; ce sera même en temps de brouillard que la vigilance devra redoubler d'activité.

Les avions-sentinelles au-dessus des aires de Satory et de Vincennes exerceront aussi une surveillance sévère et très étendue ; tout ce qui paraîtra suspect dans l'air comme sur terre, sur Paris ou ses environs, sera aussitôt signalé.

L'ESPIONNAGE

L'espionnage, principalement, devra être rendu difficile, sinon impossible, préventivement, par des précautions radicales. Ici, il est bien à craindre qu'il ne surgisse de grands désaccords entre le monde militaire et le monde sportif. Le voisinage de l'importante position de Vincennes avec Paris, si précieux pour l'arsenal, si rassurant pour la sécurité de la capitale, deviendra peut-être un sérieux inconvénient. Dame ! Les dimanches, pendant les fêtes, on fera partir des ballons et des montgolfières ; tous les jours, quand le vent soufflera, s'élèveront des cerfs-volants, rien ne sera plus aisé que de prendre des instantanés sur l'aire, sur l'arsenal, et de voir ce qui s'y passe. L'espionnage, de ce côté-là, aura beau jeu. On se chapitrera beaucoup, entre clans opposés, sur la question de savoir si on doit déranger Paris dans ses divertissements ou si on doit le livrer aux espions.

Ensuite, on peut se demander quelle attitude devront prendre les autorités militaires aviatrices à l'égard des dirigeables et des avions sportifs. Si on leur interdit la faculté d'évoluer dans l'atmosphère, cela soulèvera des protestations et des récriminations interminables. Si on leur laisse la liberté de voler, la défense aérienne de Paris deviendra illusoire. Si on réglemente ce sport, on se heurtera aux réclamations de quantité de monde. De sorte que, quelles que soient les décisions que l'on prenne, on fera une nuée de mécontents.

Cependant, il pourrait survenir des faits bien graves. On sait que le cyclisme a eu ses *pédalards*, l'automobilisme ses chauffards ; et, comptez-y, l'aviation aura ses *aviatards*, ses *aéroplanards*. Plaie capable de toutes les incongruités, peut-être de méfaits, réprouvés et exécrés d'avance par tous les amis réunis de la nouvelle arme et du nouveau sport. Ne se trouverait-il pas des *aéroplanards* qui, pour de l'argent, prendraient un compagnon venant tout droit d'un état-major étranger, pour l'emmener planer sur les aires et les places fortes, et à l'aide de la photographie dresser très exactement les plans de tous nos ouvrages de défense aérienne ; découvrir où sont les entrées des poudrières souterraines pour mieux les torpiller plus tard ; compter les avions sur les aires et surprendre le secret de leurs manœuvres ? Etc., etc. Sans aucune intention criminelle, pour la simple plaisanterie, par exemple, pour protester contre la prise de la Bastille, qui peut certifier qu'il ne viendra jamais

à quelque jeune *aviatard* l'idée de se payer l'exorbitante excentricité, un jour de fête nationale, de jeter des pétards dans les rues et d'affoler ainsi la foule ?

Il semble qu'il suffirait qu'on reconnût toutes ces mauvaises actions comme possibles, pour mettre tout le monde d'accord. Peut-être cela arrivera-t-il si, chez nos gouvernants, une volonté ferme apparaît, assez forte pour maîtriser les considérations mesquines et imposer le devoir à chacun. Le nouveau sport pourrait trouver sa satisfaction dans une participation à l'aviation armée. On a vu les corsaires et les francs-tireurs ; l'inscription maritime existe, nous pourrions bien avoir aussi *l'inscription aviatrice*. Le danger de l'espionnage, sans être écarté complètement, serait, par cette institution, bien atténué et l'armée aviatrice agrandie.

LA PROVINCE ET LES FRONTIÈRES

Il n'est malheureusement que trop vrai que, si Paris était vaincu, le reste de la France ne compterait plus. Paris sera toujours l'objectif de nos ennemis, le seul, sans aucun doute ; nous avons vu que ses moyens aériens de défense devaient être proportionnés au danger qui le menace ; nous ne le répéterons jamais assez. Mais il ne faut même pas que l'ennemi puisse s'en approcher, ses forces aériennes de Satory et de Vincennes n'étant, en cas de revers, qu'une colossale et suprême réserve pour la dernière bataille qui, gagnée, sauverait Paris et la France, et perdue, ruinerait tout.

Le système de défense général le plus rationnel consistera, peut-être, à garnir le périmètre national d'aires permanentes fortifiées alternant avec des aires de campement. Les unes ajoutées aux autres présenteront un front ininterrompu, très résistant, bordant intérieurement toutes nos frontières ; ces aires seront reliées télégraphiquement entre elles par des câbles souterrains. En cas de mobilisation, de concentration, de ralliement ou de retraite, il y aura, dans les régions les plus menacées, de vastes aires de campement pour recevoir les armées aviatrices victorieuses ou vaincues. Toutes les positions importantes des frontières seront pourvues de canons verticaux ; cette artillerie spéciale ne pouvant être que d'une efficacité relative contre les avions ennemis, il conviendra de n'en user qu'à bon escient et de ne placer que quelques bonnes grosses pièces plutôt qu'une multitude de petites. Tel serait en principe ce système de défense, bien variable dans son application selon qu'il s'agirait du Midi, du Nord, de l'Ouest et surtout de l'Est.

La partie méridionale de la France étant moins exposée aux invasions aériennes que ses régions du Nord, les aires permanentes fortifiées établies près des frontières pourront être assez distantes les unes des autres, par exemple de 50 à 100 kilomètres ; cependant, intermédiairement, on devra y placer deux, trois, ou quatre aires de campement, peut-être un peu plus avancées sur la ligne des précédentes.

En regard de la Suisse, de l'Italie et de l'Espagne, on ne trouve pas actuellement beaucoup de grandes forteresses et on peut s'en passer presque, puisque les Alpes et les Pyrénées sont des défenses naturelles entre nations voisines ; mais avec l'aviation armée les grandes montagnes ne seront plus des obstacles et il faudra garder là la frontière comme partout ailleurs.

Les rivages de la Méditerranée et de l'océan n'échapperont pas à la nécessité d'être défendus, car les bateaux porte-avions ennemis pourraient bien choisir les

points mal gardés de la côte pour lancer leurs avions sur notre territoire. Il faudra donc encore, non loin des plages et des falaises, des aires fortifiées et des aires de campement, ces dernières assez reculées dans les terres pour qu'elles soient à l'abri des bombardements. En outre, des navires porte-avions, protégés par des gardes-côtes, des cuirassés ou des croiseurs, devront être toujours prêts à transporter leurs avions torpilleurs sur les endroits attaqués.

Autrement sérieuse sera la proximité de l'Angleterre à travers la Manche. Que fera cette grande puissance avec l'arme aérienne ? Nous chercherons plus loin à le démêler. En cette occurrence, tâchons de nous représenter le pire et nous ne nous tromperons pas. Aujourd'hui amis, demain ennemis. Soyez forts, très forts, nous a-t-on souvent dit sous forme de conseil. Si nous sommes forts en aviation, l'Angleterre fera quelque chose de nous ; mais, consolons-nous-en, nous ne ferons jamais rien d'elle.

La Manche, tout le long de ses côtes sans lacunes, devra présenter une ligne de défense et de résistance à toute épreuve ; depuis Dunkerque jusqu'à Cherbourg, même plus loin, les aires devront pour ainsi dire se toucher ou, du moins, être très rapprochées. Les gros canons verticaux placés à demeure auront, ici, leur emploi. Il va sans dire que les navires porte-avions seront indispensables et accompagneront les escadres de croiseurs et de cuirassés pour, en cas d'hostilités, agir de concert contre l'ennemi. Dans les parages de Calais et de Boulogne, il faudra, coûte que coûte, établir de grandes aires bien fortifiées avec des magasins souterrains soigneusement dissimulés ; de nombreux avions de ligne et des torpilleurs y séjourneront, prêts à tout événement. En effet, les 35 kilomètres d'eau qui séparent la France de l'Angleterre ne seront rien pour des avions ; une petite demi-heure ou un quart d'heure seulement suffiront pour passer d'une rive à l'autre.

De Dunkerque vers Lille et au-delà, la frontière belge devra être rigoureusement observée et défendue suffisamment, non pour cause de méfiance à l'égard de la Belgique, mais de crainte qu'une armée aviatrice ennemie ne trouve des passages libres pour nous envahir ; il serait si facile de violer les frontières chez les neutres ! Cette première ligne de défense Cherbourg – Lille ne suffirait pas ; dans le cas où elle serait forcée, l'ennemi devrait en rencontrer une deuxième, même une troisième, capables de l'arrêter et de l'empêcher de se porter devant Paris ; par conséquent, il les faudrait, en tout point, aussi formidables que la première. N'oublions pas que Satory et Vincennes ne doivent être considérés que comme une suprême réserve.

Tournons-nous maintenant vers la frontière allemande que les désastres de 1870 ont trop rapprochée de Paris, et bien prématurément en faveur de l'Allemagne, car à cette époque de malheurs, personne chez nos ennemis n'envisageait l'aviation militaire et, l'auraient-ils pressentie, qu'ils n'auraient pas mieux réussi. Si nous avions conservé nos bornes du Rhin, notre défense aérienne aurait pu être organisée efficacement. Avec Metz prussien ce sera bien difficile. De cette place forte pourront surgir à tout moment des surprises bien dangereuses pour la France. Metz deviendra très menaçante ; songez donc qu'elle ne sera plus, aériennement, qu'à deux heures de Paris !

Certes, il ne faudra pas commettre l'imprudence de négliger aucune des fractions de la frontière allemande ; en deçà, dans des positions bien choisies, on devra opérer et prendre les mêmes précautions que sur les côtes de la Manche ; cependant, avant tout, on devra se préparer à tenir tête à des forces aviatrices considérables qui ne manqueront pas de se trouver concentrées sur les aires protégées par Metz. À moins de courir d'avance à sa perte, la France devra poser des barrières infranchissables à toute armée aérienne venant de ce côté. La moindre faute commise, la plus petite erreur de conception dans l'organisation des ouvrages stratégiques, pourraient se transformer ultérieurement en un désastre irrémédiable ; aussi, quant à nous, ne pourrions-nous conseiller rien de définitif, tant la question est sérieuse et délicate ; nous prions même nos lecteurs de noter cette restriction qui s'applique à toute la région de l'Est.

On pourrait songer à un groupement de cinq ou six aires de premier ordre formant demi-cercle devant Metz, distantes de 20 à 30 kilomètres entre elles sur la circonférence et de 50 à 60 diamétralement. Une disposition de ce genre permettrait, après des vols de 30 à 50 kilomètres, la concentration, sur un même endroit, de tous les avions des aires concourantes, afin d'agir défensivement en empêchant les envolées des machines ennemies ; ou offensivement en allant les attaquer dans l'air et sur leurs aires. Aux environs de Verdun, devenu point d'appui, pourraient être les réserves nécessaires à ce demi-cercle d'avant-garde. Reste à savoir comment l'état-major allemand accepterait une pareille disposition ? S'il s'y opposait au point d'en faire un *casus belli* – ce qui prouverait que le système serait bon, – on en pourrait prudemment reculer la réalisation sur Verdun en agrandissant le demi-cercle et en augmentant le nombre des aires.

GRANDE TRANSVERSALE DE CHÂLONS

Cette première ligne de défense près des frontières de l'Est, pour si formidable qu'on la suppose, ne le serait jamais assez ; elle aurait infailliblement des situations faibles dont l'ennemi pourrait profiter. Cette éventualité réclamerait une deuxième ligne parallèle absolument infranchissable qui servirait d'appui général à la première et barrerait tellement les voies atmosphériques, qu'aucune armée aérienne n'oserait la braver, sans risquer d'être prise entre deux forces parallèles ayant la faculté de se resserrer sur l'ennemi.

Il semble que Châlons soit tout indiqué pour être le centre de cet obstacle *transversal* à dresser devant l'ennemi ; sa conformation pourrait être rectiligne ou sinueuse et se composer d'une succession de groupes d'aires faisant chaîne ; chaque groupe affecterait la forme d'un carré de 10 kilomètres de côté, plus ou moins, dont un des angles, c'est-à-dire une des aires, serait tourné vers l'ennemi envahisseur. Une chaîne de groupes d'aires en demi-cercle dont le creux regarderait l'ennemi offrirait peut-être encore des avantages défensifs. Quelles que soient les figures géométriques adoptées, un groupe d'aires polygonal procurerait toujours aux avions une grande facilité de concentration.

L'ÉCHIQUIER

Ces aires, il faudrait, pour ainsi dire, les semer à profusion entre les deux grandes lignes de défense, celle de la frontière et la grande transversale de Châlons. On comprend que la plupart, sauf les plus importantes, se passeraient de fortifications ; elles serviraient surtout à la mobilisation et aux évolutions des avions, de long en large, dans toute cette contrée, comme sur un *échiquier*. C'est ainsi qu'on appellerait ces sortes d'étapes aériennes en tous sens, où le ravitaillement serait assuré pour des opérations offensives, comme pour aider une retraite en bon ordre en cas de revers.

Dans toutes ces régions de l'Est, les plus menacées de la France, les *voies aériennes* trouveront leur large part d'utilité et on devra les combiner avec toutes les positions stratégiques, puisqu'elles-mêmes en constituent de réellement importantes, au même titre que les routes sur terre par rapport aux armées en campagne. La multitude de crêtes souvent escarpées qui sillonnent le pays, dont la description serait ici trop longue et que les stratégestes connaissent d'ailleurs très bien jusqu'aux moindres détails, seront autant de voies aériennes qu'il faudra étudier avec soin pour les faire figurer sur les *cartes topo-météorologiques*. Il ne faudrait pas s'étonner si, par la suite, on y plaçait quelques batteries verticales pour entraver leur fonctionnement pendant les hostilités.

On devra se méfier beaucoup des *atterrissages naturels* que l'ennemi pourrait trouver et utiliser dans les grandes plaines crayeuses de la Champagne et autres lieux ; selon l'importance du danger encouru, on y pratiquera des obstacles et, au besoin, on les gardera avec de l'artillerie verticale. Même observation en ce qui concerne les routes dont on se gardera bien de couper les arbres. En un mot, par tous les moyens possibles, il faudra empêcher l'ennemi d'atterrir, à moins que ce ne soit dans l'intention de le prendre au piège.

Que de combinaisons à prévoir encore dans cette organisation défensive de l'Est ! Tout ce qui précède, issu de réflexions pessimistes malheureusement trop bien fondées, n'est que le *faible tableau des réalités futures*.

LETTRE À M. CLEMENCEAU⁷

Château de Ribonnet, Beaumont-sur-Lèze (Haute-Garonne), le 21 août 1918

*Monsieur CLEMENCEAU, Ministre de la Guerre,
Président du Conseil.*

Monsieur le président,

Il y a presque un demi-siècle que j'eus l'honneur de faire votre connaissance auprès d'un grand oiseau mécanique, les ailes déployées, dans le principal salon de Nadar. C'était l'embryon des *avions* d'aujourd'hui.

Depuis, nos existences, commencées en 41, ont parcouru des sentiers bien différents, pour finalement, converger et se retrouver, dans un moment terrible, en face d'un même but avec une même pensée :

Le Salut de notre Pays !

Vous, tout-puissant, les destinées de la France entre vos mains. Moi, simple inventeur, condamné à l'inaction.

J'en suis à ne pas oser vous donner un conseil, de crainte que vous ne daigniez le recevoir.

Et pourtant j'en aurais beaucoup à vous offrir. Mais, pour abrégé et ne pas tomber dans des redites, permettez-moi, seulement, d'attirer votre attention sur la correspondance que j'ai échangée avec vos prédécesseurs au ministère de la Guerre, notamment avec M. Millerand et M. Painlevé ; vous trouverez une quinzaine de lettres, à partir du 26 février 1913 jusqu'au 18 juillet 1917. Je suis persuadé que ces conseils et projets sont encore d'actualité et que vous ne regretterez pas de les avoir examinés ; j'espère aussi que la question de la retraite présumée des Allemands vous intéressera.

Certes, depuis le commencement de la guerre il a été fait beaucoup pour l'aviation militaire et, pendant l'année qui s'écoule, l'animation a été considérable dans les ateliers de construction, dans les centres d'entraînement et dans les envolées sur l'ennemi.

Mais l'effort n'est pas conforme à la nécessité du moment ; il n'est certainement pas le dixième de ce qu'il devrait être pour chasser les Prussiens.

⁷ *Les vérités sur l'utilisation de l'aviation militaire avant et pendant la guerre*, Toulouse, Les Frères Douladoure, 1919, p. 201-204.

Prenez garde ! Sous des apparences trompeuses, l'aviation ennemie grossit continuellement. Heureusement, celle de nos alliés ne reste pas en retard ; elle devient de plus en plus active. Et si la nôtre ne se développait pas, comparativement, dans de plus vastes proportions encore, ce serait pour nous une grande humiliation, suivie des pires conséquences.

Tous ces raisonnements se résument dans ce que j'ai, déjà, cent fois proclamé : *Il n'y a qu'une grande Armée aérienne qui puisse sauver la France !*

Les aviateurs militaires sont admirables de courage, de sang-froid et de modestie. Naguère, l'un d'eux me disait familièrement : « On n'a pas besoin de nous trier pour faire des As, nous le sommes tous. » Et lui-même en était effectivement un, et des bons. Les nombreux raids, particuliers ou par compagnies, chez l'ennemi prouvent surabondamment leur audace et leur dévouement. Ils sont tous fermement animés de la même ambition : Vaincre dans l'air ! Grands observateurs de la discipline, ils sont quelque peu mécontents de n'être pas plus amplement organisés.

Ils ont cependant l'espoir d'arriver à dépendre uniquement d'un ministère spécial de l'Aviation. L'arme de l'air ne doit pas rester la cinquième ; ils veulent qu'elle soit la première. Enfin, ils sont persuadés que, tôt ou tard, un maréchal sera à la tête de leurs légions aviatrices. En tout cela, ils ont parfaitement raison et je les approuve entièrement.

Il faut reconnaître que, jusqu'ici, on a commis une grande faute en n'utilisant pas complètement l'ardeur de tous ces héros ; non plus que celle de tous ceux, bien plus nombreux, qui postulent encore pour se consacrer à cette belle carrière.

Si je vous ai fait cette confession, Monsieur le Président, c'est que mon cœur est patriotiquement à ces braves aviateurs et qu'en retour j'en ai un peu des leurs.

J'ai décrit assez longuement ce que serait l'organisation d'une armée aviatrice, pour n'y revenir de nouveau ; tous les aviateurs militaires la connaissent et il ne manque que l'organisateur.

Dégagez l'aviation du rôle auxiliaire dans lequel elle est retenue depuis trop de temps. Donnez-lui la grande place qu'elle mérite dans l'armement de la Défense nationale, puisque c'est elle qui doit décider de la Victoire.

Oh ! il ne sera pas aisé d'obtenir l'approbation unanime de sa nouvelle situation prépondérante de la part de tous les états-majors ; très dévoués à leur arme de prédilection, quelques-uns hésiteront beaucoup. Une volonté ferme, jointe à une grande force de persuasion, seront nécessaires jusqu'à ce que les esprits soient bien ouverts pour recevoir et accepter cette indispensable supériorité.

Permettez, Monsieur le Président, une dernière exhortation s'adressant à votre âme de Français :

L'Aviation est l'arme qui peut vaincre sûrement l'ennemi avec le moins de pertes !

Notre pays est envahi ! La guerre est loin d'être terminée !

Du geste affirmatif ou négatif que vous ferez dépendra la vie d'un million d'hommes !

Vous êtes peut-être le Ministre prédestiné, doué d'une énergie exceptionnelle, que la Nation attend pour la délivrer.

Dans certains milieux politiques, on se complaît à vous surnommer « Le Tigre ». Vous êtes mieux que cela ; on devrait dire « Le Lion du jour », car vous l'avez prouvé. Mais, élevez-vous encore plus haut, devenez l'Aigle aux puissantes ailes, avec son courage farouche, tenant dans ses serres les foudres suprêmes de l'aviation armée, pour briser à jamais le despotisme qui menace la liberté de l'humanité !

La Paix qui s'ensuivrait, cimentée par l'union des peuples, serait mondiale et éternelle !

Croyez, Monsieur le Président, à mon profond respect.

CLARE LEVI ANNIS (1912-1994)

Diplômé d'une licence d'ingénierie mécanique de l'université de Toronto, Clare Annis s'engage dans la *Royal Canadian Air Force (RCAF)* en 1936. En 1937, affecté au 10^e escadron de bombardiers de reconnaissance, il participe à la première traversée continentale du pays en escadron constitué. En juin 1940, il effectue le premier atterrissage d'un avion militaire sur la base aérienne de Gander sur la côte orientale de Terre-Neuve. Après l'entrée en guerre du Canada, il occupe le poste d'officier armement à la base de la *RCAF* d'Halifax, puis il est affecté à l'état-major de la zone, spécialement mise en place pour les opérations menées sur la côte atlantique du Canada. Après avoir perfectionné les systèmes de détection maritimes, Clare Annis pilote l'avion qui conduit la première attaque aérienne d'un sous-marin allemand dans les eaux nord-américaines, le 25 octobre 1941. En juillet suivant, il est nommé commandant en chef des opérations sous-marines de l'état-major de la *RCAF*, à Ottawa. Il est aussi à l'origine des premières intégrations institutionnelles entre les forces aériennes et les forces navales canadiennes. En février 1942, Clare Annis est nommé commandant du 10^e squadron puis il prend le commandement de la base aérienne de Gander. En janvier 1945, il reçoit la responsabilité de la base aérienne de Linton-on-Ouse au Royaume-Uni où stationnent les forces canadiennes. Il est promu *Air Marshal* à la fin de la guerre et nommé chef des services tactiques de la *RCAF*. Il quitte l'armée de l'air canadienne en 1967 et prend le poste de directeur général de *General manager of Canada Patents and Development Limited*, l'agence alors en charge de la commercialisation des brevets technologiques en provenance du domaine public canadien (départements d'État, institutions ou universités). En 1952, Clare Annis donne une conférence devant un parterre de dirigeants canadiens, membres du *Canadian Club of Montreal*. Ce club réunit des cadres supérieurs du pays qui font carrière dans la politique, la finance, les affaires internationales ou encore la culture.

J.L.

Pour aller plus loin :

GOETTE Richard, *Canada's Air Power Thinkers*, Laurier Centre for Military Strategic and Disarmament Studies, <http://canadianmilitaryhistory.ca/canadas-air-power-thinkers-by-richard-goette/>

LE DILEMME DE LA PUISSANCE AÉRIENNE⁸

Le 17 mars 1952

M. le Président, Messieurs,

J'apprécie profondément l'honneur que vous me faites en m'invitant à prendre la parole devant vous et je suis très heureux d'être ici.

En consultant la liste des orateurs qui m'ont précédé, j'ai constaté qu'aucun aviateur n'y figurait depuis longtemps. Il semblerait donc que vous m'ayez invité en tant qu'officier de l'armée de l'air, pour que je vous livre mon point de vue d'aviateur sur la question aérienne, réintroduite dans le vaste champ des sujets auxquels le Cercle canadien porte un intérêt si encourageant. J'ai pensé que je pourrais répondre à vos attentes, en abordant la question du meilleur emploi de la puissance aérienne. J'essaierai ici de vous apporter un aperçu synthétique des différents points de vue sur cette question tels qu'ils sont exprimés à tous les échelons militaires par les groupes et les individus compétents qui représentent le camp de la stratégie aérienne. Ces points de vue ne sont pas officiels. Je le répète, ils correspondent seulement à des arguments que j'ai sélectionnés. À vous d'en tirer vos propres conclusions.

Un étudiant en stratégie aérienne soulignera qu'il existe de nombreux ouvrages, très lus, illustrant l'histoire vivante de l'emploi de la puissance aérienne en soutien direct des armées, comme *Croisade en Europe* du général Eisenhower, *Histoire d'un soldat* du général Bradley et bien d'autres dont les auteurs sont tous rattachés à l'armée de terre. Bien des choses restent à dire sur l'utilisation de la puissance aérienne du point de vue d'un simple soldat. Cependant, l'histoire de l'emploi de la puissance aérienne en tant qu'entité n'a jamais été enregistrée et rendue disponible afin que tous puissent la lire et s'en imprégner. Nous, les hommes de l'aviation, n'avons pas réussi jusqu'ici à présenter l'histoire de la Seconde Guerre mondiale et les leçons de la puissance aérienne sur une grande échelle et de façon compréhensible, cohérente, intéressante et facilement saisissable. Aucun document n'a encore été publié, excepté en ce qui concerne la puissance aérienne dans son aspect tactique, sur les rôles, les compositions, les schémas d'application, les forces, les faiblesses et le langage de la puissance aérienne en tant qu'entité ; ou encore sur la question de savoir quelles combinaisons de types d'aéronefs, d'équilibres de forces armées, de procédures et situations se traduisent par un gaspillage ou un risque pur et simple pour la puissance aérienne et quelles sont celles qui correspondent aux formes et aux objectifs les plus efficaces en matière de dissuasion ou de destruction de l'ennemi. Les documents les plus utilisés et cités, *United States Strategic Bombing Surveys in Europe and in the Pacific* (Étude américaine des bombardements stratégiques en Europe et dans le Pacifique), sont de simples études sur les résultats obtenus. Ils ne

⁸ Allocution prononcée devant le Cercle canadien de Montréal par le général de brigade aérienne Clare L. Annis. Publiée pour la première fois dans Roundel 5, 3 mars 1953, pages 3-7.

documentent pas les situations et n'offrent pas de leçons pouvant nous guider au présent et à l'avenir. Pour autant que je sache, absolument rien n'a été publié sur la puissance aérienne dans le cadre d'une défense stratégique. Les livres parus jusqu'à aujourd'hui sont plus ou moins de simples carnets ; et au moins l'un d'eux, très connu, constitue principalement une diatribe. Les ouvrages de Serversky mettent en évidence plusieurs enseignements réels et ce ne sont pas des histoires analytiques mais les exposés d'un visionnaire remarquable, qui continue d'avancer.

Pourtant, au cours de ces quinze dernières années, l'histoire de la puissance aérienne s'est avérée bien plus riche que n'importe quelle autre histoire militaire. C'est l'aviateur allemand qui a démarré la dernière guerre en Pologne. Depuis lors et jusqu'au jour de la victoire en Europe, presque six ans plus tard, la guerre de l'aviateur n'a pas cessé un instant. Pendant trois années, il survolait l'Europe, seul, tandis que nos forces terrestres demeuraient relativement en sommeil. Dans le Pacifique, c'est l'aviateur japonais qui ouvre les hostilités. Les aviateurs américains eux y mettront fin après cinq années de guerre aérienne ininterrompue.

Nous les aviateurs, nous avons fait de nombreuses erreurs, surtout en ce qui concerne les applications stratégiques de la puissance aérienne, et nous en avons tiré de nombreux enseignements. La plupart des problèmes auxquels nous avons été confrontés étaient totalement nouveaux. Nous sommes coupables de nous être trompés dans les estimations réalisées. Nous sommes souvent partis dans la mauvaise direction. Nous avons exploré de nombreuses théories avant de les réduire à néant. Néanmoins, tout bien considéré, en employant nos aéronefs pour mettre en œuvre la puissance aérienne comme nous le jugions utile, à chaque fois que c'était possible, nous avons probablement pris davantage de bonnes décisions que n'importe quelle autre armée. Nous sommes certains d'avoir obtenu, seuls ou comme principale force instrumentale, davantage de résultats militaires décisifs, avec moins de dépenses et en préservant davantage de vies et de matériel des Alliés qu'aucune autre armée. Jamais, la puissance aérienne n'avait autant enrichi son histoire. Et jamais, l'histoire aérienne tactique n'avait été autant documentée et l'histoire aérienne stratégique, aussi peu. Dans nos collèges d'état-major de l'armée de l'air au Canada, aux États-Unis et au Royaume-Uni, nous avons maintenant collecté, étudié et analysé un matériel suffisant et d'excellente qualité et nous savons qu'une histoire, essentielle pour nous tous, existe et peut être publiée. Il s'agit maintenant de susciter l'intérêt d'écrivains compétents et réceptifs pour transformer ce matériel en livres sous les formes que j'ai déjà mentionnées. C'est là un besoin important et une grande tâche à accomplir.

Depuis aussi longtemps que l'avion est utilisé comme véhicule de combat, la puissance aérienne joue un rôle tactique, en assurant le soutien aérien direct des armées. Pour remplir ce rôle, elle doit réellement soutenir les conceptions de l'armée de terre ou, comme je l'appellerai ci-après, la stratégie de surface au sein d'une stratégie globale, dans la conduite des opérations. Si la puissance aérienne n'est pas convaincue que la stratégie de surface est la meilleure d'un point de vue général, elle se trouvera dans une position peu enviable et inefficace, qui constitue le dilemme de la puissance aérienne.

De façon générale, l'objectif ultime d'une stratégie de surface est de prendre les territoires ennemis et de les occuper avec des troupes. C'est une méthode universellement reconnue pour remporter une guerre. Cette stratégie de surface porte essentiellement sur la conquête de territoires ; elle doit pour le moins permettre de tenir les positions durant la phase de montée en puissance, puis de s'emparer de nouveaux territoires, étape par étape, jusqu'à ce que le pays de l'ennemi principal soit envahi et conquis. Dans une stratégie de surface, le rôle de la puissance aérienne dans son ensemble et, plus particulièrement, des forces tactiques est d'apporter un soutien aussi direct que possible aux forces terrestres dans les batailles au sol, lorsqu'elles progressent au cœur du territoire ennemi. Il est entendu que tous les commandants suprêmes sont endoctrinés et doivent agir en fonction des objectifs fondamentaux de la stratégie de surface. Ils pourront, par conséquent, lorsque cela est nécessaire pour préserver cette dernière, redéfinir les tâches stratégiques des forces aériennes.

Permettez-moi d'illustrer mes propos par l'un des nombreux exemples que nous offre la dernière guerre. En mars 1944, au beau milieu d'une série de batailles aériennes, décisives pour notre suprématie aérienne sur l'Allemagne, mais dont l'issue demeurerait incertaine, les forces aériennes stratégiques des États-Unis en Angleterre furent contraintes de céder 19 de leurs 34 groupes de chasseurs d'attaque pour former la 9^e *Tactical Air Force* des États-Unis. Ces 19 groupes furent affectés à l'entraînement aux techniques de soutien direct des forces terrestres, alors que les 15 restants continuèrent à escorter les bombardiers lourds dans le combat acharné pour la maîtrise de l'air, indispensable pour que le débarquement en Normandie puisse avoir lieu. Rétrospectivement, il est clair que si nous avons remporté cette maîtrise de l'air, cela est autant dû à l'incapacité des Allemands à concevoir une stratégie aérienne qu'à notre propre ingéniosité.

Dans une stratégie aérienne, la question de remporter la victoire se pose différemment puisque l'objectif ultime est de tirer librement parti de l'espace aérien au-dessus du territoire ennemi, en utilisant des armes aériennes. Dans cette optique, l'invasion aérienne et l'exploitation des airs au-dessus du pays ennemi sont aussi efficaces pour atteindre la victoire que les invasions terrestres et l'occupation des territoires ennemis par des troupes dans une stratégie terrestre. Pour justifier leur théorie, les avocats de la stratégie aérienne font appel à l'histoire des forces aériennes stratégiques durant la dernière guerre. Les documents accessibles au public, qui détaillent, de façon exhaustive, les statistiques et les résultats obtenus par les forces stratégiques aériennes dans leur rôle offensif sont les *United States Strategic Bombing Surveys in Europe and in the Pacific*. Les arguments les plus convaincants se trouvent dans les conclusions finale et générale de l'étude portant sur la région du Pacifique, terminée après celle consacrée à l'Europe. Ces conclusions indiquent que : « L'expérience de la guerre dans le Pacifique confirme la conclusion à laquelle nous sommes arrivés dans l'étude en Europe, à savoir qu'aucune nation ne saurait survivre longtemps à la perte de la supériorité aérienne au-dessus de son territoire. »

Les partisans de la stratégie aérienne soulignent que la durée pendant laquelle une nation, même puissante, peut survivre à une utilisation totale et libre de son espace aérien par des forces aériennes ennemies est bien plus courte que ce que la plupart imagine. Ils font remarquer que la puissance aérienne stratégique n'avait

jamais été utilisée dans un conflit auparavant et qu'il a donc fallu apprendre au fur et à mesure. Ils admettent aisément que la théorie des bombardements de zone sur les villes allemandes qui avaient pour but de saper le moral de l'ennemi avait été appliquée en premier, et avait globalement échoué. Cependant, au milieu de l'année 1944, les études nécessaires à des bombardements stratégiques sélectifs contre plusieurs industries clés, telles que les industries pétrolières et chimiques étaient menées à terme. Ce type d'emploi scientifique de la puissance aérienne n'a commencé qu'en septembre 1944. La conclusion finale des études portant sur l'Europe indiquait : « Début 1945, avant même l'invasion de son pays, l'Allemagne se trouvait quasiment dans un état d'impuissance. Ses armées étaient toujours sur le champ de bataille, mais elles allaient cesser de combattre quelques mois plus tard. L'Allemagne était mortellement blessée. » En d'autres termes, environ quatre mois après septembre 1944, l'Allemagne se trouvait mortellement blessée par la puissance aérienne stratégique qui exploitait librement les airs au-dessus de son territoire. Les partisans de la stratégie aérienne vous feront remarquer que ce ne sont pas des aviateurs qui ont rédigé ces conclusions. Elles l'ont été par 300 civils impartiaux et sélectionnés avec soin, parmi lesquels ne figurait aucun aviateur, et elles s'appuyaient sur des preuves empiriques tangibles. Les disciples de la stratégie aérienne expliquent que depuis la fin des études sur les bombardements stratégiques, la charge de destruction d'un bombardier lourd a été multipliée au moins par trois mille avec l'apparition de la bombe atomique. En d'autres mots, la capacité destructrice de 10 bombardiers d'aujourd'hui équivaut à celle d'au moins 30 000 bombardiers de septembre 1944.

Dans la conception aérienne, la puissance aérienne, la puissance terrestre et la puissance navale suivent la même stratégie globale afin d'atteindre le but final de la stratégie aérienne de la façon la plus rapide, la plus économique et la moins risquée possible.

Dans la conception aérienne, les forces terrestres jouent un rôle tout aussi important que celui des forces aériennes dans la stratégie de surface. Elles sont considérées comme des forces à part entière, chargées de la tâche cruciale de tenir les positions et, lorsque cela est nécessaire, de prendre de nouveaux territoires ou d'occuper des territoires cédés. La conception aérienne reconnaît que seules des armées terrestres peuvent tenir ou prendre des territoires. En outre, elle sait à quel point la puissance aérienne est essentielle pour les forces terrestres lorsqu'elles tentent de tenir ou de prendre un territoire vital, et elle prend d'elle-même les dispositions nécessaires pour assurer ce soutien. Mais la conception aérienne exige que, à moins qu'ils ne soient indispensables à l'effort de guerre dans son ensemble, d'un point de vue économique ou politique, les plans de conquête de nouveaux territoires soient examinés afin de s'assurer qu'ils valent la peine de risquer de retarder ou compromettre les objectifs de la stratégie aérienne.

Les enseignements de l'histoire de la force aérienne stratégique nous indiquent que, comme dans une stratégie de surface, la première tâche, inéluctable, de la puissance aérienne est de gagner la maîtrise de l'air mais, à la différence d'une stratégie de surface, pas uniquement au-dessus du champ de bataille. Cette

supériorité doit en effet couvrir toutes les routes permettant d'accéder aux cibles vitales sur les théâtres défendus.

La première phase de la bataille aérienne stratégique pour la maîtrise de la supériorité aérienne consiste à détruire la puissance aérienne existante de l'ennemi. Elle repose essentiellement sur les chasseurs et les bombardiers légers et, pour l'aspect purement défensif, sur l'artillerie antiaérienne. La seconde phase, qui commence avant même que la première ne se termine, vise à détruire la puissance aérienne ennemie en cours de formation – c'est-à-dire, ses principales usines d'aéronautique et d'électronique, ou l'équivalent. Elle implique de mettre davantage en avant les bombardiers. La troisième phase chevauche légèrement la première et considérablement, la seconde. Elle consiste à exploiter immédiatement les victoires aériennes remportées durant les deux premières phases. Les bombardiers y jouent un rôle encore plus important. Elle se poursuit ensuite jusqu'au plein contrôle des airs au-dessus du territoire ennemi.

Dans la conception aérienne, le déploiement des forces aériennes répond aux exigences de la défense contre les actions aériennes stratégiques et une invasion terrestre de l'ennemi, ainsi qu'aux besoins de nos propres actions aériennes stratégiques contre des objectifs ennemis névralgiques.

Le commandement et le contrôle, dans une conception aérienne, sont principalement axés sur la flexibilité maximale de la puissance aérienne. En effet, cette souplesse garantit de pouvoir disposer le plus rapidement possible de la puissance aérienne nécessaire contre des cibles vitales pour l'effort de guerre de l'ennemi, qu'elles soient liées à son économie de guerre ou à la concentration de ses forces armées. Par conséquent, au début de la guerre, les forces aériennes sont divisées en deux groupes principaux, les forces stratégiques d'attaque et les forces stratégiques de défense. Ces deux groupes subissent un entraînement considérable en vue du soutien des forces terrestres, mais des sous-groupes de chacun d'eux seront spécialisés à cet effet et affectés à une utilisation tactique. À mesure que la supériorité aérienne progresse, la puissance aérienne peut être plus largement affectée au soutien direct des armées si la conquête ou l'occupation de nouveaux territoires sont des éléments essentiels dans le cadre de la stratégie aérienne. L'histoire des forces aériennes nous démontre qu'une fois la supériorité aérienne atteinte (mais pas avant), tout devient possible au niveau militaire.

Si je n'ai pas mentionné la puissance navale jusqu'ici, c'est que son rôle ne constitue pas une question litigieuse dans le présent débat. Le rôle de la puissance navale – qui consiste à sécuriser et maintenir ouvertes les lignes de communication maritimes – est identique dans les deux types de stratégie et il est essentiel.

Dans la conception des forces de surface, la puissance aérienne n'est prise en considération que parce qu'elle a un impact sur les problèmes des forces de surface. La conception aérienne nous donne une vue bien plus large des objectifs, des équilibres et des priorités, non pas pour deux des trois armées mais pour les trois. La stratégie aérienne prend en compte toutes les dimensions de la stratégie des forces de surface mais elle apporte en plus la profondeur. Elle donne de la perspective et c'est là son avantage. Nous avons pu voir de nombreuses choses que

nous n'avions pas remarquées auparavant. C'est pourquoi nous sommes persuadés d'avoir une vision différente et d'accorder de l'importance aux choses qui le méritent au moment opportun.

Permettez-moi de vous donner un exemple que chacun de vous a, sans aucun doute, vu sans y accorder d'importance. Pendant que cela se produisait, la stratégie de surface maintenait, par un tour de passe-passe, votre attention rivée aux priorités et aux dangers mis en avant dans une telle stratégie, alors que quelque chose de bien plus significatif était en train de se produire. Il est évident que cela ne pouvait se remarquer que dans le cadre d'une stratégie aérienne.

Rappelez-vous la situation qui s'est prolongée des jours durant sur les plages de Dunkerque, en juin 1940. Trois cent mille hommes du corps expéditionnaire britannique se trouvaient acculés dos à la Manche, en ayant abandonné tout espoir de récupérer leur équipement, et attendaient d'être évacués par la mer. Face à cette impasse désastreuse, Winston Churchill, qu'il ait ou non été conscient des risques qu'elle présentait, a pris une décision déterminante. Avec le soutien total de la *Royal Air Force*, il ordonna à cette dernière d'envoyer le plus de chasseurs possible au-dessus des plages de Dunkerque et de les y maintenir en permanence. Pour la *Royal Air Force*, cela revenait à positionner tous les escadrons de chasseurs disponibles, la totalité des défenses aériennes de la Grande-Bretagne, sur cette ligne. Pour assurer une présence continue de chasseurs, et les ordres de Churchill à ce propos étaient catégoriques, la *RAF*, qui ne disposait que d'environ 25 escadrons de chasseurs au total et de seulement quelques bases sur les aérodromes proches de la côte, ne pouvait maintenir plus de deux escadrons environ à la fois au-dessus des plages de Dunkerque. Le haut-commandement allemand se voyait ainsi offrir une deuxième cible à détruire : le corps expéditionnaire britannique bloqué sur les plages, mais aussi toutes les unités de chasse de la *RAF*, qui se succédaient au-dessus des plages deux escadrons par deux escadrons. Laquelle allait-il choisir de détruire ?

Les Allemands disposaient dans le périmètre de Dunkerque d'une douzaine d'aérodromes pouvant recevoir 20 escadrons environ. Ils possédaient environ un millier de bombardiers en piqué Stuka dédiés aux attaques terrestres et environ 1 500 chasseurs, et auraient pu remplir tous leurs aérodromes avec l'un ou l'autre de ces types d'avion. Le haut-commandement allemand allait-il choisir les Stuka pour attaquer le corps expéditionnaire ou les chasseurs pour attaquer la *RAF* ? Nous avons la conviction qu'il considérait que le corps expéditionnaire britannique était la seule cible intéressante. Ils ne se plaçaient sûrement pas dans l'optique d'une stratégie aérienne. Les arguments mis en avant relevaient de la stratégie de surface et, conformément à celle-ci, les Allemands ont positionné sur les aérodromes à proximité de Dunkerque des bombardiers en piqué et sur ceux des bases plus éloignées, des chasseurs. Le haut-commandement ordonna en outre à ses chasseurs de ne pas pourchasser nos chasseurs mais d'escorter les bombardiers en piqué pendant qu'ils attaquaient les troupes sur les plages. D'un point de vue tactique, les chasseurs allemands se trouvaient dans une position bien inférieure à celle d'un rôle de défense. Résultat : le corps expéditionnaire britannique fut sauvé, mais plus important encore à nos yeux, il en fut de même pour la *Royal Air Force*. Pendant les quelque trois années qui suivirent, alors que nos armées occidentales attendaient

une issue favorable à la lutte pour la maîtrise de l'air, quelques pilotes britanniques, « *The Few* », ont continué à se battre jusqu'à la victoire défensive des chasseurs dans la bataille d'Angleterre, ils sont ensuite passés à l'offensive de chasse au-dessus de la France, puis à l'offensive de bombardement et enfin aux bombardements continus pour finir par la victoire au-dessus de l'Europe. Cinq ans après Dunkerque, le maréchal Kesselring déclarait : « La puissance aérienne des alliés a été la principale cause, et probablement l'unique, de la défaite allemande », tandis que le ministre allemand de la Production, Albert Speer, expliquait « les attaques aériennes ont joué un rôle décisif dans la guerre ». Il est facile d'imaginer quelle cible ILS auraient choisi de détruire à Dunkerque s'ils avaient pu revenir cinq années en arrière ! Ils avaient reçu une leçon de stratégie aérienne.

Les enseignements de l'histoire aérienne indiquent que, en 1940, notre puissance aérienne n'était pas correctement ou suffisamment établie en Europe. La puissance aérienne et l'arme blindée allemandes démontrèrent rapidement à nos forces terrestres que l'Europe n'était pas un endroit sûr pour un soldat non accompagné. Nos armées durent attendre trois ans avant que l'aviation et la marine ne parviennent à rendre l'Europe à nouveau sûre pour les soldats. Les armées revinrent alors en Europe à la suite de la puissance aérienne ; puis elles suivirent cette dernière au Japon. À chaque fois, elles ne le firent qu'après que l'aviateur et le marin eurent sécurisé les lieux. Les forces aériennes ne suivaient pas les armées. C'est là l'un des principes de la stratégie aérienne que nous ne devons jamais perdre de vue, même en cas de guerre froide.

Dans leur interprétation de l'histoire aérienne, l'aviateur et le soldat conviennent tous deux que le tout premier rôle de la puissance aérienne est de remporter la supériorité aérienne, même s'ils ne sont pas d'accord sur les lieux et les objectifs. Il semblerait que les Russes aient le même point de vue, puisqu'ils privilégient les chasseurs, c'est-à-dire le type d'avion le plus déterminant pour la supériorité aérienne. Un jour, Staline a écrit à Churchill : « Même les troupes les plus braves sont impuissantes sans protection aérienne. » Il est évident que notre pouvoir de dissuasion, d'un point de vue défensif, dépend largement du niveau de protection aérienne dont les troupes sont supposées bénéficier.

Pour emporter la supériorité aérienne, la puissance aérienne n'a d'autre choix que de détruire la puissance aérienne de l'ennemi. Comme le démontre l'histoire de l'aviation, pour des raisons pratiques, seule une puissance aérienne peut battre une puissance aérienne. L'aviateur est seul lors du combat aérien. Les forces aériennes et les réserves aériennes existantes constituent toutes les réserves. Contrairement à la stratégie de surface où, une fois la supériorité aérienne remportée, les forces terrestres ne peuvent en tirer parti qu'après avoir mené une ou plusieurs autres batailles terrestres, les forces aériennes exploitent leurs victoires si rapidement que les trois phases se chevauchent. Détourner des forces aériennes pour qu'elles se mêlent à une bataille terrestre peut sauver une situation périlleuse, mais il n'existe aucun moyen de détourner des forces terrestres pour sauver une situation périlleuse au cours d'un combat aérien. Les forces aériennes ont une double utilité ; et dans notre vie quotidienne, si nous ne pouvons pas nous permettre d'avoir deux choses à la fois, nous en choisissons une ayant un double usage.

L'histoire de l'aviation nous prodigue tant d'enseignements ! Elle nous montre, notamment, qu'une véritable défense aérienne est possible mais sans préciser comment obtenir une stratégie aérienne peu coûteuse. Elle nous indique seulement comment parvenir à réduire fortement son coût. À travers l'étude de l'histoire de la défense aérienne de l'Allemagne, nous pouvons constater que ce fut pour nous une chance extraordinaire que le haut-commandement allemand n'ait pas accordé foi à ses aviateurs, dont le point de vue relève de la stratégie aérienne. Si tel n'avait pas été le cas, non seulement la guerre aérienne, mais la guerre dans son ensemble aurait été bien plus longue. L'histoire aérienne nous enseigne que, de façon générale, la puissance aérienne vaincra toujours le missile tiré contre elle depuis le sol, car elle possède la liberté de choisir le moment, la concentration et la manœuvre adaptés aux faiblesses de l'ennemi. Pour être tout à fait juste, l'histoire dit aussi que la concentration des défenses terrestres force les bombardiers à se rassembler pour attaquer, mais le principe de base reste vrai. Les défenses terrestres futures forceront peut-être le bombardier à lancer ses bombes guidées par télévision ou propulsées par roquette à plus grande distance de l'objectif, mais le principe ne change pas. Les défenses terrestres constituent un appui à la défense stratégique et tactique, mais l'histoire aérienne nous permet d'établir des priorités et de rechercher des armes à double usage. Et je pourrais continuer ainsi encore et encore à propos des enseignements de l'histoire aérienne, mais mon temps de parole s'écoule et je souhaiterais conclure en abordant un thème que j'ai déjà évoqué.

La stratégie aérienne offre une vision plus large. En effet, la stratégie de surface masque certains éléments car elle fait diversion. Ainsi a-t-elle révélé au public que le communisme dispose d'armées puissantes, alors que, en réalité – et cette situation serait aisément visible si elle n'était masquée –, le communisme impérialiste possède des forces aériennes tout aussi puissantes. L'enseignement véritable de la guerre en Corée n'est pas que les chasseurs diurnes de la Russie sont aussi bons que les nôtres, mais que la Russie a obtenu d'excellents chasseurs bien plus vite que nous l'avions prévu. Et il en est de même pour son radar. De plus, non seulement la Russie rassemblait ses forces terrestres durant les pourparlers de paix, mais encore la rive nord du fleuve Yalu était devenue un terrain d'entraînement géant pour pilotes de chasse, à côté duquel nos vraies écoles de guerre font bien pâle figure. Et les instructeurs étaient fournis par les Nations unies, de façon certes tout à fait involontaire mais néanmoins réelle. Cette guerre nous enseigne aussi que les forces de dissuasion occidentales et nos forces stratégiques aériennes se réduisent alors que les puissances défensives russes se développent ; et notre capacité à conserver une force de dissuasion, en étant en mesure d'agir rapidement en représailles, pourrait ne pas reposer juste sur notre réserve de bombes atomiques, mais bien plus encore sur nos réserves de bombardiers à hautes performances. Seules trois nations occidentales possèdent le savoir-faire, les matériaux et une localisation relativement sûre dans le monde, nécessaires à la construction de ces derniers.

Dans presque tous les journaux et communiqués de presse, on peut actuellement voir que la stratégie de surface met l'accent sur la nécessité de hâter le rassemblement des troupes en Europe. La stratégie aérienne ne cherche aucunement à nier ou masquer cet état de fait, mais j'ai déjà expliqué ce qu'elle montrait effectivement. La stratégie de surface distrait le public en soulignant que le rôle principal des

forces aériennes en Europe est de soutenir nos armées, ce qui est vrai mais ne représente qu'une partie de la vérité. Cependant, dans l'optique d'une stratégie aérienne, l'objectif global de nos forces aériennes en Europe est de protéger l'Europe contre des invasions aériennes pouvant se révéler si rapidement meurtrières que toute autre défense contre des invasions terrestres serait quasiment impossible et surtout inutile. L'objectif de nos forces aériennes sur ce continent est de nous protéger ici, de la même façon, d'une invasion aérienne. Mais l'histoire aérienne montre que lorsqu'il existe une forte supériorité aérienne, l'ennemi ne tente pas d'invasion de surface au-dessus de la mer.

La stratégie des forces de surface divise la puissance aérienne en trois groupes. Malgré de nobles objectifs, la stratégie des forces de surface expose, involontairement, la puissance aérienne à la destruction par la division. La stratégie aérienne, au contraire, réunit en formant deux groupes liés l'un à l'autre. Plus les forces aériennes sont réduites, plus la stratégie aérienne s'emploie à aller à l'essentiel et évite toute destruction supplémentaire due aux divisions. Dans nos sociétés démocratiques, seule une puissance aérienne réduite est disponible au début des hostilités.

Tels sont les dilemmes liés à la puissance aérienne. Toutefois, la puissance aérienne ne peut réaliser la lourde tâche que le monde libre attend instinctivement d'elle, que si elle persuade la majorité d'accorder davantage d'importance à la stratégie aérienne. Nous, les aviateurs, nous avons échoué dans l'écriture de notre histoire, puisque la stratégie aérienne n'y a pas la place qu'elle mérite.

En fin de compte, la stratégie aérienne est conçue pour avoir un point de vue impartial. Elle devrait siéger au milieu des trois armées, rattachée à chacun d'eux, en faisant preuve d'une équité absolue. Elle ne lutte pas pour devenir une minorité dominante. Elle cherche à se confondre avec la majorité.

Cependant, la dernière page de l'histoire de la puissance aérienne à ce jour nous livre un dernier enseignement, à savoir que la stratégie aérienne demeure une minorité – une minorité qui se distingue dans les livres d'histoire, dans la presse, dans l'industrie, parmi la population, parmi les représentants élus, parmi les hauts fonctionnaires, les commandants suprêmes, les conseils militaires de l'OTAN et parmi les nations qui n'ont pas de véritable histoire aérienne mais votent pourtant aussi à propos des questions de stratégie. Avez-vous déjà sérieusement réfléchi à cette question selon l'optique de la stratégie aérienne ?

Si en retournant à vos bureaux, aujourd'hui, vous consacriez quelques instants à établir une liste, dans l'une des catégories que j'ai citées, vous pourriez être amenés à vous remémorer la célèbre phrase de Winston Churchill à propos de la bataille d'Angleterre, évoquée bien plus haut : « Jamais tant de gens n'ont dû autant à si peu. » Nous espérons que vous inscrirez « trop peu » sur la page d'aujourd'hui.

PAUL ARMENGAUD (1879-1970)

Saint-Cyrien, Paul Armengaud choisit de servir dans l'infanterie. Breveté de l'École supérieure de guerre, il est affecté, en août 1914, à la 2^e armée du général de Castelnau comme chef du service des reconnaissances aériennes. Breveté pilote d'avion, il reçoit le commandement du service aéronautique de l'armée de Verdun en mars 1916. En juillet 1917, il est affecté au service aéronautique du GQG, puis à la mission française près du grand quartier général américain où il fait la connaissance de William « Billy » Mitchell et, enfin, à l'état-major du maréchal Foch. À l'issue de la guerre, il sert au cabinet du ministre de la Guerre puis, en 1921, il est nommé chef d'état-major du maréchal Fayolle, inspecteur général de l'Aéronautique. En juin 1924, il reçoit le commandement du 37^e régiment d'aviation et de l'aéronautique au Maroc. Auditeur du CHEM, nommé général de brigade aérienne en 1928, il occupe successivement plusieurs postes de commandement : la brigade aéronautique de Toulouse (1929), l'aéronautique au Maroc (1929-1931), le Centre d'études pratiques de l'aéronautique (1931-1932). Général de division aérienne, il dirige le cabinet militaire du ministre de l'Air en 1932, puis est nommé inspecteur des Écoles de l'armée de l'air (1933-1934), commandant de la 5^e région aérienne (1934-1935) et, enfin, inspecteur de l'aviation de défense du territoire (1935-1936). Mis en congé définitif du personnel navigant, en octobre 1936, il est rappelé en septembre 1939 comme chef de la mission aérienne française en Pologne au moment de l'invasion allemande puis il commande tour à tour la 2^e et la 4^e région aérienne avant la débâcle de 1940. Il passe en 2^e section en septembre 1940.

I.S. et J.L.

Ouvrages de l'auteur (non exhaustif) :

Quelques enseignements des campagnes du Rif en matière d'aviation, Berger-Levrault, Paris, 1928.

Étude sur la puissance offensive de l'instrument de guerre de demain, Paris, Gauthier-Villars, 1932.

Batailles politiques et militaires sur l'Europe 1932-1940, Paris, Éditions du Myrte, 1948.

Pour aller plus loin :

LESPINOIS Jérôme de, « Le général Armengaud, théoricien de l'aviation contre-insurrectionnelle », *Guerre mondiale et conflits contemporains*, à paraître, 2020.