

De la stratégie aérienne. Partie 2

Autor(en): **Richardot, Philippe**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **150 (2005)**

Heft 2

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-346452>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

De la stratégie aérienne (2)

L'arme aérienne est devenue indispensable dans un conflit opposant des armées industrialisées, mais c'est aussi le moyen idéal de représailles contre des pays dépourvus ou déficients dans ce domaine. Comme les flottes navales, l'arme aérienne est un outil de pays riche. C'est la plus flexible des trois forces, privilège du ciel qui recouvre tout. La stratégie aérienne agit sur les trois dimensions réelles (Air, Terre, Mer) et sur les dimensions virtuelles (guerres électronique et psychologique). C'est donc la forme de stratégie la plus complexe¹.

■ **Philippe Richardot**

La projection aérienne

La projection aérienne est souvent plus une opération ancillaire, annexe d'une stratégie de supériorité aérienne ou de matraquage qu'une stratégie d'action à part entière. L'air permet la projection rapide de personnels, de matériels légers et d'une logistique d'appoint sinon d'urgence. Pendant la guerre froide, le pont aérien sur Berlin-Ouest (avril 1948 – mai 1949) apparaît comme une stratégie de projection et la plus grande opération dans ce domaine. L'Union soviétique maintient le blocus de 2300000 civils allemands pour faire évacuer les forces occidentales. Les Anglo-Américains tournent le blocus par l'air. Le pont aérien engage jusqu'à 360 appareils. Quelque 50000 hommes au sol (Anglo-Américains et travailleurs allemands) servent à la maintenance et à la rotation logistique. Les accidents causent 42 tués.

Dans les situations de crises autres que la guerre, la projec-

tion d'une aide humanitaire, sinon de force, s'avère la stratégie aérienne la mieux adaptée, de même le parachutage profond de type Kolwézi (1978). Dans le cadre d'une guerre conventionnelle et amphibie, la projection prend un rôle déterminant. Trois divisions aéroportées sont larguées par les Anglo-Américains sur des objectifs dans la profondeur en Normandie (1944), mais l'important est de construire une série d'aérodromes de campagne pour soulager la logistique.

Le matraquage des troupes

Le matraquage tactique en appui rapproché a toujours été un moyen redoutable aux mains de celui qui a la maîtrise de l'air. Il intervient sur la ligne de front ou sur ses abords immédiats. C'est un choix stratégique que d'assigner une large part de ses effectifs aériens à cette mission tactique. L'efficacité maximale est atteinte pour briser une attaque terrestre. En 1944, la seule contre-offensive d'envergure lancée par les Allemands

sur Avranches est écrasée par l'aviation tactique de même que, l'année précédente, l'aviation a cassé la contre-offensive allemande contre les Américains débarqués à Salerne. Dans les deux cas, une journée de matraquage aérien suffit.

La dernière contre-offensive allemande, qui a lieu dans les Ardennes (1944-1945), ne progresse que lorsque l'épaisse couverture nuageuse empêche l'intervention de l'aviation tactique alliée. Le retour d'un ciel ensoleillé en sonne le glas. Même constat pour la guerre du Vietnam où la force aérienne américaine brise les deux offensives communistes de 1968 et 1972. Durant les deux guerres du Golfe (1991 et 2003), toutes les contre-offensives blindées irakiennes sont brisées en quelques heures par l'aviation. L'efficacité de l'Air contre les offensives terrestres a une explication simple : comme la guerre mécanisée emploie les routes pour se concentrer sur les bases de départ et pour sa logistique, elle offre des cibles faciles à l'aviation tactique. D'autre part, lorsqu'ils quittent leurs couverts pour

¹ Première partie, voir RMS, janvier 2005.



partir à l'assaut à travers champs, les blindés sont également vulnérables, cela d'autant plus que leurs toits sont peu protégés. Efficace contre les offensives mécanisées, le matraquage en appui tactique rapproché l'est aussi contre les assauts d'infanterie et d'artillerie. L'aviation française est trop faible pour réaliser en 1954 à Diên Biên Phu, ce que fait l'aviation américaine en 1968 à Khe Sanh, à savoir briser l'encerclement vietnamien et ravitailler le camp ami.

Le matraquage des réseaux défensifs est une opération d'usure matérielle et psychologique. Elle accompagne ou précède la progression des troupes terrestres. Le *Blitzkrieg* allemand consiste à isoler le champ de bataille par l'aviation mais surtout à casser les mûles défensifs au contact des blindés. Les Alliés développent également une aviation d'assaut. La radio permet de désigner des objectifs spécifiques et d'éviter les tirs fratricides. Les Américains utilisent les premiers l'a-

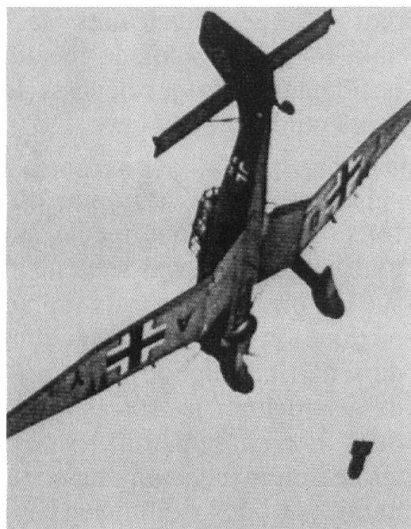
viation stratégique à des fins tactiques. Des raids de bombardiers lourds et moyens délivrent des tapis de bombes (*carpet bombing*) sur des zones fortement défendues de la ligne de front. La méthode se révèle peu payante contre les ouvrages bétonnés du Mur de l'Atlantique et c'est la Marine qui doit éteindre le feu des batteries côtières par des coups directs rapprochés. Toutefois, villes et villages de Normandie sont anéantis par l'aviation stratégique, brisant la résistance allemande. Dissimulée dans un bois, la *Panzer Lehr* subit une perte de 80 chars par un tapis de bombes délivré sur 2 km de front.

Les bombardiers stratégiques B-52 sont utilisés avec succès au Vietnam pour écraser les tunnels de Cu Chi où le Viêt Cong se terre près de Saïgon. Des pertes collatérales très importantes en paysage et en populations civiles sanctionnent cette stratégie. Les bombardiers stratégiques ne peuvent pas être utilisés sans risques à l'avant, quand les fronts sont imbriqués. En 1944, en Normandie, la 30^e division américaine subit des pertes assez importantes, dues au feu ami, pour refuser l'appui de bombardiers stratégiques. Pendant la guerre froide, l'utilisation d'armes nucléaires tactiques délivrées par l'aviation ou par des missiles de théâtre est envisagée. L'OTAN y voit un moyen de *casser* l'offensive aéro-blindée soviétique. Les Soviétiques, quant à eux, conçoivent le nucléaire tactique comme un super-canon pour ouvrir la route à leurs groupes de manœuvre opérationnels. Ils prévoient même la généralisation de l'em-

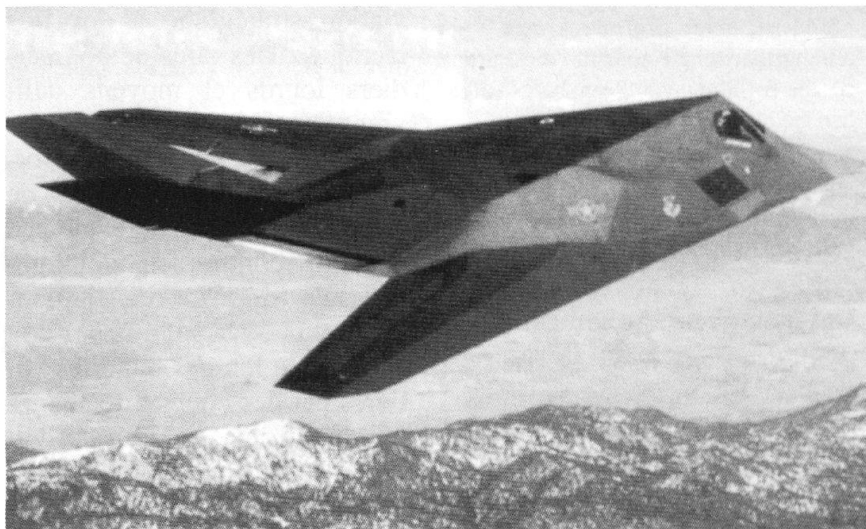
ploi d'armes nucléaires tactiques sur les forces de théâtre occidentales, ce qui dépasse le cadre purement tactique.

Depuis 1991, la frappe des forces ennemies s'effectue sur tout le territoire, pas seulement sur la zone des combats (appui tactique) et les axes qui y conduisent (interdiction). Il s'agit de déstructurer les forces ennemies. L'aviation détruit les postes de commandement, de communication, les dépôts, les concentrations et les systèmes défensifs. La déstructuration des forces adverses n'est possible qu'en cas de maîtrise de l'air. Les destructions au sol par l'aviation ont toujours été l'objet de controverse. Parlant de la Seconde Guerre mondiale, le général Eisenhower a déclaré que «les rapports sur les véhicules détruits, en particulier les blindés, étaient toujours bien trop optimistes (...). Un compte exact ne pouvait être fait qu'après l'occupation de la région par nos troupes». Pendant la première guerre du Golfe (1991), les pertes causées par les forces aériennes aux unités blindées irakiennes sont estimées à 50 %, alors que la réalité est de 10-20 %.

L'impact psychologique d'une campagne de matraquage aérien est néanmoins très grand. Les troupes qui y sont soumises ont une impression d'impuissance. Les Etats-Unis combinent les frappes aériennes (parfois aléatoires) à des opérations de largage de tracts invitant à l'abandon des véhicules. Pendant la première guerre du Golfe l'impact a été très fort: 50 % des véhicules irakiens ont été abandonnés par leurs équipages.



Attaque en piqué d'un Stuka allemand.



Un F-117-A Stealth-Flighter au-dessus de la Yougoslavie pendant l'opération «ALLIED FORCE».

L'action aérienne sur les côtes et les sites portuaires est d'une grande efficacité, vu l'absence de camouflage des unités navales prises pour cibles. Ainsi pendant la Deuxième Guerre mondiale, la 8th Air Force américaine stationnée en Grande-Bretagne détruit deux fois plus de navires allemands que la Royal Navy, maîtresse des mers, et 150 sous-marins à quai.

La frappe incapacitante qui doit paralyser les forces adverses par la création d'un environnement dégradé n'a pas prouvé son efficacité stratégique. Cet environnement dégradé est obtenu par le largage de matières chimiques qui obligent les forces à se décontaminer, à porter d'encombrantes tenues de protection. Les forces sont alors ralenties. De 1962 à 1971, les Américains ont largué du défoliant dans le delta du Mékong au Vietnam, afin de faire disparaître un camouflage propice à l'adversaire. Un problème inattendu va surgir sous la forme de cancers différés chez les vétérans (30000 demandes de pension).

Le matraquage des infrastructures et des populations

L'interdiction est un matraquage d'infrastructures logistiques dans la profondeur. Elle consiste, comme les Américains l'ont fait plusieurs mois avant le débarquement en Normandie, à couper le champ de bataille des arrières et à le compartimenter: isoler puis détruire. Ce concept a été repris par l'OTAN dans la doctrine du *deep strike* des années 1980. Satisfaisant pour l'esprit, ce calcul est faux. L'isolement du champ de bataille (interdiction) n'empêche pas les Allemands de rameuter des divisions en Normandie venant de Bretagne, du sud de la France et des Pays-Bas. Elle ne les empêche pas de faire retraite derrière la Seine et le Rhin.

De même, en cinq ans de campagne d'interdiction, la puissante aviation américaine, malgré des détecteurs acous-

tiques et magnétiques, ne peut interrompre le trafic stratégique de la piste Hô Chi Minh. Par contre, dans un pays sans couverture végétale et plat comme l'Irak, une grande retraite mécanisée peut conduire à un massacre (1991).

Les routes maritimes ne nécessitent pas d'infrastructures, sinon les ports et les approches côtières. L'interdiction navale par voie aérienne existe depuis la Seconde Guerre mondiale. En 1940, l'arme aérienne se révèle incapable de bloquer l'évacuation de 338226 hommes par 850 navires de tous types en 8 jours. Il est vrai qu'une rude bataille aérienne oppose la RAF (106 pertes) à la Luftwaffe (156). En Méditerranée, l'arme aérienne ne peut empêcher la traversée de Gibraltar vers l'Égypte des convois anglais et la traversée, partant de l'Italie vers la Tunisie, des convois de l'Axe. Pourtant les deux camps possèdent des bases aériennes au point de resserrement de la Méditerranée centrale: Malte pour les An-

glais, la Sicile et la Tunisie pour l'Axe. L'efficacité de l'aviation contre une flotte de combat et son efficacité insuffisante contre le trafic maritime est une question de nombre. Une flotte de combat n'a que quelques dizaines d'unités ou moins, tandis que le trafic en Méditerranée pour l'an 2001 à un instant «T» se monte à 400 000 unités de tous types. L'interdiction apparaît donc comme l'opération la moins efficace d'une stratégie de matraquage.

Le bombardement stratégique frappe aussi les cités et les centres industriels. Les raids anti-cités, dont le but est de faire s'effondrer le moral des populations, ont toujours eu l'effet inverse: c'est vrai pour le bombardement par ballon de Venise par Radetzki (1848), pour ceux modérés de Paris et de Londres par les Allemands pendant la Première Guerre mondiale, pour les holocaustes de la Seconde Guerre mondiale. L'explosif nucléaire inverse cette donnée, car il porte l'enjeu à la destruction totale. Les deux bombardements nucléaires d'Hiroshima et de Nagasaki (1945) par les Etats-Unis contraignent le Japon à capituler.

L'objectif démographique est la clé de la stratégie nucléaire de représailles massives pendant la guerre froide. Avec l'ère des missiles, l'explosif nucléaire échappe progressivement à la stratégie aérienne pour se *navaliser*. A l'aube du XXI^e siècle, le raid anti-cités est politiquement inacceptable. La première guerre du Golfe inaugure un nouveau contexte politique d'utilisation du matraquage aérien. Une médiatisation, prompt à



Seconde Guerre mondiale: parachutage d'un véhicule.

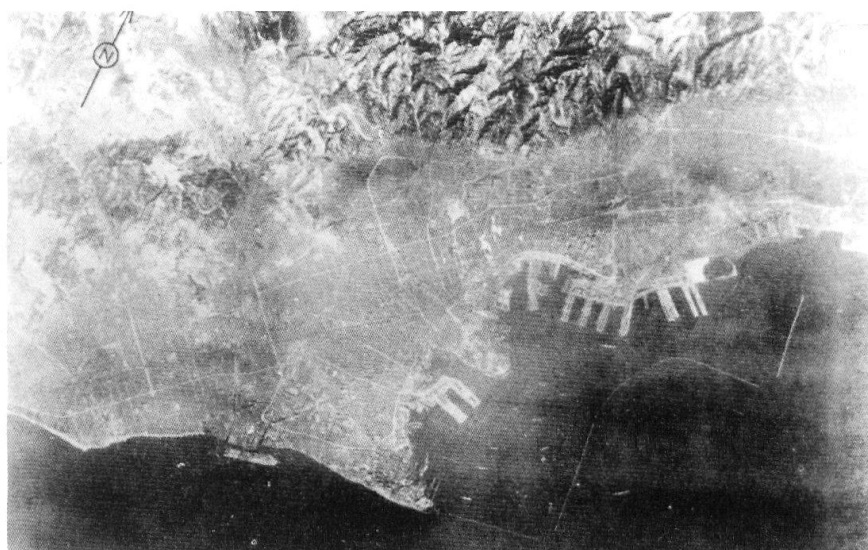
stigmatiser les pertes civiles, la légitimité onusienne conférée aux frappes aériennes, ne tolère que des pertes collatérales limitées. C'est la résultante du traumatisme psychologique de la guerre du Vietnam aux Etats-Unis, où les campagnes pacifistes condamnaient les «tueurs de bébés». L'opinion publique occidentale (des pays qui bombardent) ne soutient pas une

opération à forts dommages collatéraux.

La solution à ce dilemme médiatique tient dans les *frappes chirurgicales* qu'autorisent les munitions *intelligentes*. La stratégie de dommages industriels vise à casser le soutien matériel des forces militaires adverses, à exercer une pression politique ou à détruire une

capacité stratégique. Mise en œuvre par les Anglo-Saxons entre 1943 et 1944, elle reste longtemps un échec. Aucun centre industriel n'est complètement détruit. L'année 1944 est à la fois celle des plus grands bombardements sur l'Allemagne et celle où cette dernière produit le plus de matériels militaires. La raison tient à l'imprécision des bombes, à la réactivité industrielle allemande, au caractère extensif et généraliste de cette stratégie.

La stratégie de dommages industriels est reprise par les Etats-Unis pour ramener le Nord Vietnam à la table des négociations (1972) et pour contraindre la Serbie à abandonner le Kosovo (1999). La stratégie de dommages industriels peut également viser à détruire une capacité stratégique chez l'adversaire. Il s'agit principalement de capacité NBC. C'est le but recherché des Israéliens en frappant la centrale nucléaire irakienne Osirak (1981). Dans la deuxième moitié de l'année 1944 est mis au point, par les Anglo-Américains, le bombardement systémique visant la production et le transport d'essence de synthèse. La production d'essence pour l'aviation est divisée par six. L'Allemagne voit ainsi sa capacité de combattre s'effondrer et son économie s'asphyxier. La frappe systémique d'infrastructures vise intensivement un réseau spécialisé qui paralyse une capacité stratégique, sans la détruire directement. Elle consiste aussi à faire pression sur la population en la privant d'eau et d'électricité pour amener la reddition des villes (Irak, 2003). Il s'agit d'un blocus spécialisé. La frap-



Vue de Kobe au Japon en janvier 1945.

pe systémique a un maximum d'effet pour un volume de destruction moins grand que les frappes anti-cités et industrielles.

La frappe décapitante

Dans les années 1960, les Soviétiques mettent au point la stratégie de frappe décapitante conventionnelle, sous le nom de *combat radio-électrique*. Il s'agit par bombardement et guerre électronique de paralyser le commandement de l'OTAN aux niveaux tactique et opérationnel. Il s'agit de tuer les chefs et de rendre leurs systèmes de communication et de contrôles inopérants. Les chefs sont rendus aveugles, sourds et aphones quand ils ne sont pas tués. Dans les années 1980, ce concept est repris par les Etats-Unis sous le nom de *C²W (Command and Control Warfare)*. Le développement de munitions de haute précision, dites *intelligentes*, permet de valider ce concept. Les Israéliens et les Américains l'utilisent en représailles contre

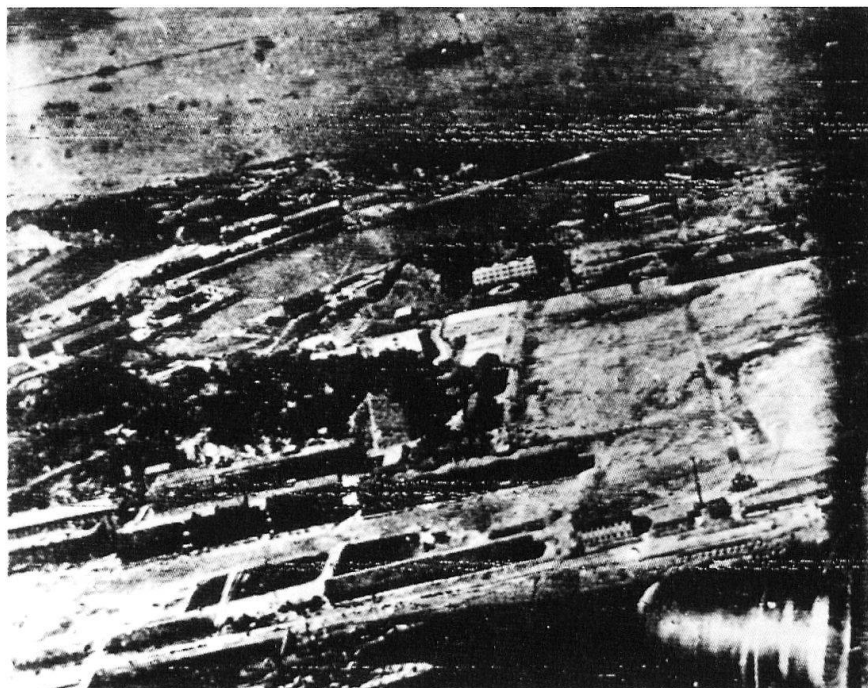
des cibles terroristes (chefs, camps). Une telle stratégie débouche sur l'élimination ou une réaction de crainte salutaire des cibles visées. Les bombardements américains contre Khadafi (1986) l'ébranlent: il est touché dans sa famille et dissuadé de recourir au terrorisme. Le début de la deuxième guerre du Golfe (2003) commence par une frappe décapitante renseignée de Saddam Hussein, mais elle échoue, faute d'un renseignement adéquat. La notion de renseignement est primordiale pour la frappe décapitante. Elle est dérivée de la stratégie nucléaire de dissuasion, qui vise les capitales et le pouvoir qui, pour la première fois, n'est plus à l'abri de rétorsion immédiate.

Le « Tout aérien » et ses limites

Sous l'impulsion de penseurs comme John Warden et John Boyd, les Etats-Unis ont développé le concept de paralysie stratégique. Il s'agit en fait d'une frappe tous azimuts: in-

terdiction (isolement du champ de bataille), dommages industriels, déstructuration des forces, frappe systémique des infrastructures du pays, frappe décapitante. Cette stratégie exclut le raid anti-cités qui n'est pas médiatiquement correct à l'époque des frappes chirurgicales. A ce titre, la stratégie aérienne touche la guerre psychologique. Warden définit l'ennemi comme cinq cercles concentriques: forces armées, population, infrastructure, fonctions vitales, direction nationale. Cependant, il s'agit plus d'un cadre de pensée que d'une méthode d'action. La pratique est opportuniste: le plus souvent les cercles sont frappés simultanément ou selon la nature des problèmes rencontrés. La stratégie du matraquage aérien trouve sa limite face à la guérilla urbaine. Les Etats-Unis l'apprennent à leurs dépens en 1992-1994, à Mogadiscio en Somalie.

En conclusion, la stratégie aérienne peut, comme la stratégie navale, agir seule dans le cadre d'une politique de la canonnière. Déterminante contre un objectif conventionnel, la stratégie aérienne dans la lutte antiterroriste ou le maintien de la sécurité n'offre que des avantages tactiques mais pas l'avantage stratégique ou la clé de la victoire.



La base navale japonaise de Yokosuka en 1942.



P. R.

Cologne en 1945: un vaste champ de ruine.