

Qu'est-ce que la diplomatie aérienne ?

LTC JÉRÔME DE LESPINOIS, PH.D*

Dans ses *Mémoires de guerre*, le général de Gaulle synthétise en une formule les liens entre la diplomatie et l'emploi des forces armées en écrivant que trois leviers commandent la politique étrangère « la diplomatie qui l'exprime, l'armée qui la soutient et la police qui la couvre ¹ ». La diplomatie aérienne peut donc être définie comme l'emploi des moyens aériens en soutien d'une politique étrangère. Le champ paraît ainsi extrêmement vaste. Il est borné chronologiquement par l'apparition de l'aviation, en 1903, où de l'aviation militaire, en 1911 pour la France. Mais il peut également englober l'aviation civile.

Le premier à utiliser l'expression est un diplomate. Paul Claudel emploie, en effet, le terme diplomatie aérienne dans une interview qu'il donne au *New York Times* le 23 août 1927 avant de s'embarquer pour prendre son poste d'ambassadeur de France à Washington pour qualifier le vol transatlantique de Charles Lindbergh le 21 mai 1927. Il déclare alors : « Ma tâche sera facilitée par la diplomatie aérienne et populaire dont les aviateurs américains ont pris, sans se rendre compte de leur apostolat, l'admirable initiative ²... ». Or, Charles Lindbergh n'avait aucune mission officielle. Aviateur passionné et expérimenté, il était seulement mû par le désir de relever un défi technique et humain et peut être aussi par l'espoir de gagner les 25.000 \$ promis au premier aviateur qui traverserait l'Atlantique Nord. Après la tragique disparition de *L'oiseau blanc* de Nungesser et Coli quelques jours auparavant, l'exploit de l'américain semble marquer le déclin de l'aviation française face au dynamisme de l'aviation civile américaine.

*Le lieutenant colonel Jérôme de Lespinois de l'armée de l'Air française, docteur en histoire de l'université de la Sorbonne, est chargé de mission au Centre d'études stratégiques aérospatiales, École militaire, Paris. Il a occupé à la fois des postes d'enseignement et de recherche à l'université de la Sorbonne (1996-2005), au service historique de l'armée de l'Air (2002-2004) et au ministère des Affaires étrangères où il collabora à la publication des documents diplomatiques français depuis 2002. Ses thèmes de recherche portent sur l'emploi de l'armée aérienne dans les conflits récents, sur l'histoire de la stratégie aérienne et du concept de puissance aérienne.

D'un point de vue aéronautique, les années 1920 correspondent, en effet, à l'essor de l'aviation commerciale, au défrichement des grandes lignes aériennes, aux exploits de Mermoz et de l'Aéropostale. Il apparaît donc logique que Claudel souligne la dimension politique du vol de Lindbergh, car la création de lignes aériennes régulières constitue un vecteur d'influence pour toutes les grandes nations aéronautiques. Les compagnies françaises – la Compagnie franco-roumaine de navigation aérienne créée en avril 1920 puis remplacée en 1925 par la Compagnie internationale de navigation aérienne (CIDNA) – calquent leur réseau sur les alliances diplomatiques de la France en Europe centrale et orientale avec la desserte des capitales des pays de la Petite entente : Prague (avril 1921), Bucarest (octobre 1921), Belgrade (avril 1923) ou avec la Pologne (Varsovie en avril 1921)³. Guy Vanthemsche dans son livre sur la compagnie nationale belge Sabena emploie l'expression « diplomatie aérienne » lorsqu'il décrit l'ouverture des lignes reliant la Belgique aux capitales étrangères⁴.

Dans sa thèse publiée en 1971, Jacqueline de La Rochère utilise également les termes « diplomatie aérienne » pour décrire la politique des États-Unis en matière d'aviation civile et comment ceux-ci grâce à leur supériorité technique et économique imposent leur conception du droit international public en matière d'aviation civile soit lors de grandes conférences internationales comme celle de Chicago en 1944 soit au moyen d'accords bilatéraux comme celui des Bermudes conclu avec la Grande-Bretagne⁵. Il s'agit encore dans ce cas d'emploi des moyens aériens en soutien d'une politique étrangère.

Un troisième exemple est fourni par la politique de Pierre Cot lorsqu'il devient le ministre de l'Air du Front populaire. De 1936 à 1938, il noue des coopérations aériennes avec les pays d'Europe centrale ou orientale qui sont décrites par Thierry Vivier comme l'expression d'une véritable « diplomatie aérienne⁶ ».

Lorsque le chef d'état-major général de l'armée de l'Air, le général Vuillemin, se rend en Allemagne en août 1938 en pleine crise des Sudètes à l'invitation du général Goering, les impressions qu'il retire des visites qu'il effectue au sein des unités de la *Luftwaffe* et des usines aéronautiques joueront un rôle considérable sur l'attitude de la France alors que son allié tchécoslovaque est menacé par l'Allemagne nazie. Déjà conscient de l'infériorité de l'armée de l'Air française, il décrit dans son rapport de fin de mission « la puissance vraiment impressionnante de l'aviation allemande ». Le 26 septembre, à la veille de la conférence de Munich où doit se jouer la paix ou la guerre en Europe, le chef d'état-major général de l'armée de l'Air écrit qu'il existe « une disproportion de force en faveur de l'Allemagne extrêmement accusée⁷ ». Face aux ambitions d'Hitler, à l'absence de soutien de Chamberlain et prévenu par les chefs militaires de l'infériorité des armées françaises, Daladier souscrit à l'abandon de la Tchécoslovaquie. C'est égale-

ment après avoir visité, en juillet 1936, puis à deux autres reprises en octobre 1937 puis en octobre 1938, les usines aéronautiques du *Reich* et constaté l'avance technique, industrielle et militaire de l'aviation allemande que Charles Lindbergh se lance dans une croisade en faveur de la neutralité et de la non-intervention des États-Unis dans la guerre qui s'annonce. Dans ces deux cas, la *Luftwaffe* et les firmes aéronautiques allemandes jouent un rôle politique comme outil de propagande et d'intimidation⁸.

Dans une période plus récente, l'aviation de transport avec les ponts aériens a été abondamment employée pour appuyer la politique étrangère des états qu'il s'agisse du pont aérien de Berlin en 1948-1949 avec deux millions de tonnes transportés, de l'opération *Nickel Grass* lors de la guerre du Kippour en 1973 qui permet le transport de 23.000 tonnes de matériel par les Américains ou, à une échelle plus modeste, de l'opération *Verveine* en avril 1977 organisant le transport par les avions de la 61^e escadre de transport de 36 tonnes de fret et de 130 véhicules pour permettre l'engagement des forces marocaines au Zaïre lors de la première invasion du Shaba ou encore du pont aérien de Sarajevo, le plus long de l'histoire, de juin 1992 à janvier 1996 qui injecte 160.000 tonnes de fret, principalement de l'aide alimentaire.

Ces exemples illustrent l'importance de l'influence de l'aviation militaire sur l'histoire ou les relations internationales. Ils montrent également que la formule du général de Gaulle ne rend compte que partiellement du concept de diplomatie militaire ou du concept de diplomatie aérienne si on l'applique aux forces aériennes. Dans le soutien apporté à la politique étrangère des états, il faut inclure outre l'aviation militaire, l'aviation civile, l'industrie aéronautique mais aussi les bases aériennes et ne pas oublier les aviateurs eux-mêmes. On retrouve ici les cinq éléments constitutifs de la puissance aérienne définis par analogie avec ceux de la puissance maritime telle qu'elle avait été établie par l'amiral Mahan au XIX^e siècle.

La formule la plus juste pour parler de la contribution de l'arme aérienne à la politique étrangère de l'état serait alors « Diplomatie de la puissance aérienne » ; la diplomatie étant ici comprise comme les relations entretenues par un état avec un autre état. Le champ ainsi défini paraît extrêmement vaste et il reste encore très largement à défricher. L'article ci-après a seulement pour objet d'étudier l'emploi de l'arme aérienne en opération extérieure et sa contribution à la politique étrangère de la France. Il se limite aux forces aériennes classiques. La manœuvre des forces nucléaires joue un rôle éminemment politique par nature mais reste spécifique.

Il s'agit tout d'abord de définir dans une première partie le cadre conceptuel de l'emploi de la force aérienne sur la scène internationale afin de définir les opérations aériennes extérieures qui entrent dans le cadre de la diplomatie de la puissance aérienne, puis de donner un premier aperçu quantitatif de cet aspect de la

diplomatie aérienne et enfin, dans une troisième partie, de décrire plus précisément, à travers une étude de cas, l'usage politique de la puissance aérienne.

Contribution des opérations aériennes extérieures à la politique étrangère

Définition des opérations aériennes extérieures « diplomatiques »

L'emploi de l'arme aérienne à l'extérieur du territoire national revêt de facto une dimension politique. Comme la diplomatie en général, il peut prendre une forme coopérative ou coercitive. Il convient cependant de distinguer l'emploi coercitif de la force militaire dans le cadre d'une action diplomatique, de la guerre qui relève uniquement d'une stratégie militaire pure décrite par Michael Howard comme une « coercition organisée⁹ ».

La différence entre la guerre qui relève de la stratégie et donc d'une logique de puissance et la coercition qui relève de la diplomatie et donc d'une logique d'influence tient à la manière dont est employée la force¹⁰. À la différence de la guerre, la coercition comporte l'emploi limité de la force, soit dans son objectif, soit dans ses moyens. Lorsqu'il définit la *Gunboat diplomacy*, James Cable semble privilégier la limitation des moyens :

L'emploi ou la menace d'emploi d'une force navale limitée, autrement que comme un acte de guerre, afin de s'assurer un avantage, ou pour en éviter la perte, soit dans le cadre d'un conflit international ou soit encore contre des ressortissants d'un état tiers sur son territoire ou sa juridiction¹¹.

Or, il nous semble que le plus important dans la coercition est le caractère limité de l'objectif militaire à atteindre. Dans la guerre, l'effet militaire recherché est la destruction de ses forces ou sa paralysie stratégique. Dans la coercition, l'effet militaire à atteindre est beaucoup plus limité. Cette distinction est opérée par le général Beaufre lorsqu'il différencie « la stratégie indirecte » du mode « direct » de la stratégie. En effet, il définit la stratégie indirecte dans *L'introduction à la stratégie*, comme inspirant « toutes les formes de conflit qui ne cherchent pas directement la décision par l'affrontement des forces militaires mais par les procédés les moins directs, soit dans l'ordre politique ou économique, soit même dans l'ordre militaire (guerre révolutionnaire) en procédant par actions successives coupées de négociations (stratégie hitlérienne de 1936 à 1939)¹² ». En s'inspirant de la définition de la stratégie indirecte de Beaufre qui semble unir la stratégie et la diplomatie, on pourrait soutenir que la diplomatie aérienne rassemble à la fois l'emploi coopératif des moyens aériens dans les relations interétatiques et l'emploi

coercitif des moyens aériens à chaque fois que la décision n'est pas recherchée dans l'affrontement des forces militaires mais dans la négociation d'une issue diplomatique.

Cette définition s'éloigne de la diplomatie de défense ou de la *Defence Diplomacy* telles qu'elles sont conçues dans les corpus doctrinaux français et britannique qui ne comprennent pas l'emploi de moyens militaires en opération¹³.

Les Américains n'ont pas conceptualisé la notion de diplomatie militaire ni même de diplomatie aérienne au sens ou nous l'avons défini. Il semble qu'elle soit incluse dans ce qu'ils nomment les *Military Operations Other Than War* (OOTW) qui sont définies comme des « opérations militaires qui comprennent une large gamme d'opérations où l'instrument militaire de puissance nationale est utilisé pour des objectifs autres que le combat de grande échelle habituellement associé à la guerre¹⁴ ».

Caractéristiques des opérations aériennes extérieures « diplomatiques »

La diplomatie de la puissance aérienne apparaît donc comme un concept neuf. La seule étude portant spécifiquement sur ce sujet est un mémoire de 33 pages au titre assez évocateur, *Air Power: New Gunboat diplomacy*, de James O. Poss présenté en 1994 au *Naval War College*¹⁵.

L'auteur qui est un aviateur s'étonne que l'*US Air Force* n'ait pas développé l'équivalent de la *Gunboat diplomacy* car il distingue plusieurs avantages à la diplomatie aérienne sur la diplomatie navale : la vitesse, le rayon d'action, le faible besoin logistique nécessité par la puissance aérienne basée à terre, hormis une base aérienne, comparé aux flux logistiques nécessaires au déplacement et à la mise en œuvre d'une flotte de combat, le faible nombre de personnes nécessaires à la mise en œuvre de la puissance aérienne comparé aux milliers d'hommes requis pour armer une flotte de combat, la létalité de la puissance aérienne qui grâce à la précision de ses armes et à la furtivité de ses vecteurs peut détruire pratiquement tous les objectifs, le caractère réduit du risque humain compte tenu de l'absence de troupes déployées en surface et de la possibilité de larguer des munitions à une grande distance de la cible.

James O. Poss qui s'inspire largement de l'ouvrage de James Cable, *Gunboat Diplomacy* dont il emprunte le cadre conceptuel pour l'adapter à la puissance aérienne ne fonde pas son étude sur un corpus de sources très conséquent. Le seul exemple qu'il développe pour appuyer son raisonnement est l'opération *El Dorado Canyon* de bombardement de la Libye en avril 1986 en mettant en évidence le continuum entre la diplomatie et l'emploi politique de la puissance aérienne sur un mode coercitif.

Intérêt de l'étude des opérations aériennes extérieures « diplomatiques »

James Cable avait analysé plus de 200 opérations navales de 1919 à 1979 pour montrer que la diplomatie de la canonnière n'est pas une pratique limitée au XIX^e siècle. Une étude similaire publiée en 1979 par deux chercheurs de la *Brookings Institution*, Barry M. Blechman et Stephen S. Kaplan, analyse l'emploi politique des forces armées américaines, et non plus seulement des forces navales, en étudiant les résultats de 215 opérations du 1^{er} janvier 1946 au 31 décembre 1975.

Blechman et Kaplan définissent l'emploi politique des forces armées comme « l'utilisation politique des forces armées lorsque des actions matérielles sont entreprises par une ou plusieurs composantes des forces armées régulières en tant qu'élément d'une tentative délibérée des autorités nationales pour influencer ou se préparer à influencer le comportement des individus dans une autre nation sans s'engager dans un processus continu de violence¹⁶ ». Cinq critères servent à déterminer s'il s'agit d'un emploi politique de la force armée :

- un changement matériel dans l'activité des forces armées (stationnement, emploi, état de préparation) ;
- la recherche d'un effet politique à travers ce changement matériel de l'activité des forces armées ;
- lorsque l'objectif à atteindre est d'influencer la conduite d'un autre acteur pour qu'il fasse ou ne fasse pas quelque chose et que l'emploi de la force armée seule ne permet pas d'atteindre l'objectif ;
- la recherche d'un niveau de violence moindre que la guerre ;
- l'emploi des forces armées doit être directement relié à la volonté de changer la conduite d'un acteur¹⁷.

Blechman et Kaplan excluent de leur corpus le rôle des forces stationnées à l'étranger, lorsqu'il ne s'agit pas d'une nouvelle implantation, d'une augmentation, d'une réduction ou d'une fermeture d'une base outre-mer. Ils ne prennent pas en compte non plus les exercices et manœuvres, les opérations humanitaires lors de désastres ou de catastrophes naturelles, l'évacuation de ressortissants lorsque les forces armées ne participent pas aux affrontements.

Les résultats auxquels arrivent Blechman et Kaplan au terme de leur étude montrent que l'emploi de l'aviation de combat basée à terre constitue le moyen militaire le plus efficace pour obtenir un effet politique :

Le type de force proportionnellement le plus souvent associé à des résultats positifs est l'aviation de combat basée à terre. Il est particulièrement significatif que ces avions sont utilisés le plus souvent lors d'incidents dans lesquels un niveau de forces majeur a été déployé. Les

résultats positifs sont moins fréquents lorsque les forces terrestres et navales sont utilisées. Toutefois, la plus grande fréquence des résultats positifs lorsque les avions de combat basés à terre sont employés par rapport à la marine ou aux forces terrestres est plus marquant pour les interventions de courte durée plutôt que pour les opérations de longue durée¹⁸.

Ces travaux américains ou britanniques illustrent tout l'intérêt d'une étude sérieuse sur la diplomatie militaire ou la diplomatie de la puissance aérienne. Ils souffrent cependant de deux faiblesses principales aujourd'hui. Tout d'abord, ils sont très dépendants conceptuellement d'une vision réaliste et très américaine des relations internationales. L'emploi de la force militaire comme outil politique est uniquement analysé comme moyen pour les états d'accroître leur puissance. C'est une vision qui dérive essentiellement d'une approche réaliste des relations internationales telle qu'elle a été conceptualisée par Hans Morgenthau dans son ouvrage *Politics Among Nations* (1948). Or comme l'a montré Raymond Aron, le rapport de force entre états n'est pas le ressort exclusif des relations internationales¹⁹. Dans *Paix et guerre entre les nations*, Raymond Aron distingue en effet trois mobiles de la politique extérieure en écrivant que Clemenceau recherchait la sécurité, Napoléon la puissance et Louis XIV la gloire. L'étude de l'emploi politique de la puissance aérienne doit donc prendre en compte non seulement le surcroît de puissance qu'apporte l'intervention de l'arme aérienne, mais également sa contribution à la politique de sécurité (en concourant par exemple aux opérations de l'ONU, de l'OTAN ou de l'UE) et enfin sa participation à la défense des valeurs que la France entend incarner (en participant par exemple à des opérations humanitaires).

La seconde faiblesse des travaux américains évoqués est qu'ils datent de la guerre froide, une période des relations internationales où la puissance des états se mesurait à leur *Hard Power* ou puissance coercitive. Dans les années 1990, les travaux de Joseph Nye, *Bound to Lead: The Changing Nature of American Power*, ont mis en évidence la capacité des états ou des organisations internationales à influencer les autres acteurs des relations internationales par des moyens non-coercitifs ou *Soft Power*²⁰.

De même, le monde a évolué et si Raymond Aron pouvait dire pendant la guerre froide en paraphrasant Max Weber que « *la société internationale est caractérisée par l'absence d'une instance qui détienne le monopole de la violence légitime aujourd'hui* » dans le désordre propre à un système international formé d'états souverains, l'ONU constitue un principe d'ordre au même titre que les alliances régionales du type OTAN comme ont pu le montrer l'emploi de la force aérienne dans le cadre ONU/OTAN en Bosnie ou sous la seule égide de l'OTAN au Kosovo.

La diplomatie aérienne française : aspects quantitatifs

Pour étudier l'emploi de la puissance aérienne comme outil politique comme l'ont fait James Cable, Blechman et Kaplan, il faut en tout premier lieu constituer une base de données qui recense les opérations aériennes extérieures. Afin de ne pas se limiter à l'aspect coercitif et envisager la contribution de l'arme aérienne aussi bien au *Soft Power* qu'au *Hard Power*, il faut inclure toutes les opérations aériennes dans le corpus. L'essentiel de ce travail d'inventaire a été effectué en 2004 par le colonel Grattepanche et un groupe de stagiaires du CID sous la direction de Hervé Coutau-Bégarie ; 415 opérations extérieures ont ainsi été identifiées de 1945 à 2004.

Si on choisit comme point de départ 1962, c'est-à-dire la fin de la décolonisation, on trouve encore 403 opérations jusqu'en 2004, dont 243 auxquelles participe l'armée de l'Air (109 qu'elle mène seule et 134 avec une ou plusieurs autres armées). La répartition chronologique de ces opérations montre grossièrement trois périodes :

- Une première césure en 1974 correspond à une évolution des conditions géopolitiques avec la Détente, à un changement politique en France avec l'élection de Valéry Giscard d'Estaing et la fin du gaullisme au sommet de l'État et à la mise en œuvre par l'armée de l'Air des moyens modernes qui lui permettent d'intervenir outre-mer : le Jaguar arrive au 1/7 en 1973, le DC-8 était arrivé en 1966 et le Transall en 1968. De 1962 à 1974, les armées interviennent peu à l'extérieur du territoire national : trois opérations en moyenne chaque année ;
- Une seconde césure en 1989 correspond à la fin de la guerre froide et entraîne un bouleversement géopolitique majeur. Au cours de la période 1975-1989, la guerre froide a repris en intensité. L'influence soviétique s'étend en Asie et surtout en Afrique. Après une période de retrait américain, Ronald Reagan a décidé d'accroître la pression sur « l'empire du mal ». Le nombre d'opérations extérieures s'accroît sensiblement : dix en moyenne chaque année ;
- De 1990 à 2004, sous l'influence du dégel des relations internationales et de l'affaiblissement politique de la Russie, les crises se multiplient et entraînent un nouvel accroissement du nombre d'opérations : 14,5 en moyenne chaque année.

Si l'on étudie plus précisément les opérations où l'armée de l'Air est engagée soit seule soit en coopération avec une autre armée, on constate qu'elles forment d'une manière stable environ 60 pour cent des interventions extérieures.

La répartition par nature peut grossièrement être faite entre opérations humanitaires, opérations d'évacuation de ressortissants, opérations de maintien de la paix et opérations coercitives, c'est-à-dire avec emploi ou menace d'emploi de la

force. La part relative des différentes missions évolue avec une décroissance des opérations humanitaires, une forte croissance des opérations d'évacuation de ressortissants et de maintien de la paix.

Il s'agit d'une première approche statistique qu'il est nécessaire d'affiner. Pour les opérations coercitives, il faudrait rechercher pour chaque opération le résultat politique afin, à la manière de Kaplan et de Blechman, pouvoir classer les opérations en fonction de leur succès ou de leur échec. Le niveau de force employé est important. Le survol de Lomé par une patrouille de Jaguar en septembre 1986 lors d'une tentative de coup d'État contre le président Eyadema n'appartient pas à la même catégorie de violence coercitive que la destruction par des Mirage F-1 au canon de 30 mm de véhicules rebelles lors de l'attaque de la ville de Birao en Centrafrique par des rebelles tchadiens en mars 2007. Le nombre de personnes évacuées et leur nationalité sont également des données chiffrées importantes. La quantification de l'aide humanitaire transportée, les liens politiques que cette intervention ont contribué à maintenir ou à nouer peuvent servir à mesurer la contribution des armées ou de l'armée de l'Air au *Soft Power*. Lorsqu'un tremblement dévaste le Pérou en mai 1970, à plus de 10.000 kilomètres de Paris, la France dépêche quatre Transall, un élément médical d'intervention rapide et trois Alouette. Elle intervient aux côtés des États-Unis, du Canada et de l'URSS qui sont les quatre seuls pays non limitrophes à avoir envoyé des secours... L'importance de l'aide française, la seconde après les États-Unis, s'explique par l'ancienneté des liens entre la France et le Pérou qui datent de l'intervention de l'amiral Dupetit-Thouars lors de la guerre du Pacifique en 1880 qui sauva de la destruction Lima par les troupes chiliennes. Ces relations, qui se sont poursuivies puisque le Pérou fut le premier pays d'Amérique latine à reconnaître le gouvernement de la France libre en 1943, avaient permis la vente de 16 Mirage V en 1968. Elles se prolongent avec la vente de huit autres Mirage V en 1973 et de 26 Mirage 2000 en 1982. Une intervention humanitaire comme celle de 1970 au Pérou contribue donc au *Soft Power* français.

Les conditions « sociales » de l'emploi de l'arme aérienne comme outil politique ont beaucoup évolué depuis les années 1970. Comme l'écrit Michel Fortman, « la sécurité internationale se démilitarise et exige des approches plus multilatérales ; la notion de puissance, au sens militaire traditionnel, a donc de moins en moins de sens et de portée dans l'environnement international contemporain²¹ ». Le niveau de violence interétatique décroît sensiblement or l'arme aérienne dans son emploi coercitif représente le mode le plus violent d'emploi politique des forces armées. Aujourd'hui, l'instrument militaire sert pour renforcer une stratégie d'influence au sein d'organisations internationales (part de l'arme aérienne dans la construction de l'Europe de la Défense, réintégration dans les structures militaires

de l'OTAN) ou pour contribuer à l'accroissement ou au maintien d'un *Soft Power* comme avec l'intervention en Haïti qu'une politique coercitive.

Notes

1. DE GAULLE, général, *Mémoires de guerre*, t. III, Paris, Plon, 1960, p. 627.
2. CLAUDEL, Paul, *Œuvres diplomatiques : ambassadeur aux États-Unis, 1927-1933*, Volume 1, Lucile Garbagnati éd., Paris, L'Âge d'homme, 1994, p. 103.
3. Les pilotes sont parfois des anciens as de l'aéronautique militaire comme Albert Deullin qui utilisent des anciens avions de chasse et reconnaissance SEA-4 de 1918 transformés en Potez 7 et 9. Aucun travail universitaire n'a été effectué sur la CFRNA ou la CIDNA. Par contre, un excellent mémoire de master a été soutenu par LAMBARD, Frédéric sur *La ligne Paris-Saigon 1926-1954* (université de Nantes) mettant bien en exergue le rôle de l'aviation comme vecteur de l'influence française en terre étrangère.
4. VANTHEMSCHE, Guy, *La Sabena : l'aviation commerciale belge 1923-2001. Des origines au crash*, De Boeck Université, 2002, 341 pages.
5. DUTHEIL DE LA ROCHERE, Jacqueline, *La politique des États-Unis en matière d'aviation civile internationale*, LGDJ, Paris, 1971, 363 pages.
6. VIVIER, Thierry, *La politique aéronautique militaire de la France Janvier 1933 – Septembre 1939*, CHED, L'Harmattan, 1997.
7. DUROSELLE, Jean-Baptiste, *La décadence*, Paris, Imprimerie nationale, 1979, pp. 341 et 448. Le texte du rapport Vuillemin a été publié par FACON, Patrick, « La visite du général Vuillemin en Allemagne (16-21 août 1938) », *Revue historique des armées*, n° 147, juin 1982, pp. 110-121.
8. Rôle étudié en ce qui concerne l'armée de l'Air allemande dans WILSON, H. J. A., « The Luftwaffe as a political instrument », in EMME, Eugene M., *The impact of Air Power*, D. van Nostrand Compagny, Inc., Princeton, 1959, pp. 58-63.
9. FREEDMAN, Lawrence, « Strategic Studies and the Problem of Power », in *War, Strategy, and international Politics*, Oxford, Clarendon Press, 1992, p. 282.
10. Hervé Coutau-Bégarie affirme : « la stratégie raisonne en termes de puissance et la diplomatie en termes d'influence », *Traité de stratégie*, Paris, ISC-Economica, 2006, 6^e éd., pp. 93-94. Le général Forget n'emploie pas le terme de coercition mais d'opération de rétorsion lorsqu'une action militaire « vise à délivrer un avertissement très fort à un perturbateur. Elle suppose que, derrière l'action entreprise, d'autres actions plus violentes et décisives sont prêtes à être engagées. Elle permet de traduire une volonté, celle de ne pas céder à la pression de l'adversaire. La rétorsion implique à la fois effet de surprise, rapidité d'exécution, précision et efficacité, le tout contre des objectifs parfaitement « ciblés », c'est-à-dire dont la destruction permet d'établir un lien direct avec l'amorce de la crise ». Général FORGET, *Puissance aérienne et stratégies*, Paris, Economica, 2001, p. 282.
11. CABLE, James, *Gunboat Diplomacy 1919-1979, Political Applications of Limited Naval Force*, New York, Saint Martin's Press, 1981, p. 39. Définition reprise par James O. Poss.
12. Général BEAUFRE, « Vue d'ensemble de la stratégie », *Politique étrangère*, 1962, vol. 27, n° 5, p. 440.
13. Pour l'état-major des armées, la diplomatie défense comprend : la coopération militaire, la maîtrise des armements et les mesures de confiance associées, la veille stratégique, la prévention militaire et la participation aux architectures internationales de prévention et de sécurité In *Doctrine Interarmées sur la Prévention*, INS 1100, EMA/Emploi, juillet 2002, p. 44.
14. Department of Defense, *Doctrine pour les opérations interarmées*, (JCS pub 3.0), 9 septembre 1993.
15. POSS, James O., *Air Power: New Gunboat diplomacy*, Newport, Naval War College, 1994, 33 pages.
16. BLECHMAN, Barry M., KAPLAN, Stephen S., *Force without war: U.S. armed forces as a political instrument*, Washington, Brookings Institution Press, 1978, p. 12.
17. BLECHMAN, Barry M., KAPLAN, Stephen S., op. cit., pp. 13 et 14.

18. « Le type de force proportionnellement le plus souvent associée à des résultats positifs étaient liés aux aéronefs basés localement. Particulièrement important est le fait que ces aéronefs ont été utilisés le plus souvent dans des incidents dans lesquels au moins une composante de force majeure a été utilisée. Cependant, la plus grande fréquence des résultats positifs étaient enregistrée quand des avions de combat basés localement terrestre ont été utilisés par rapport à celle des forces terrestres ou navales qui était plus apparente dans le court terme que dans le long terme ». BLECHMAN, Barry M. et KAPLAN, Stephen S., op. cit., p. 107.

19. ARON, Raymond, « De l'analyse des constellations diplomatiques », *Revue française de science politique*, Année 1954, Volume 4, Numéro 2, p. 251.

20. NYE, Joseph, *Bound to Lead: The Changing Nature of American Power*, New York, Basic Books, 1990.

21. FORTMANN, Michel, *Les cycles de Mars. Révolutions militaires et édification étatique de la renaissance à nos jours*, coll. Bibliothèque stratégique, Paris, Economica, 2010, p. 541.

Visitez notre site web

http://www.au.af.mil/au/afri/aspj/apjinternational/aspj_f/Index_F.asp