



# Une nouvelle forme de guerre aérienne

PAR TIM LARRIBAU

*Résumé de l'éditeur : L'auteur craint que dans les conflits asymétriques contemporains où le combat est le plus souvent « rapproché », le fantassin ne relègue une nouvelle fois l'aviateur à un rôle de soutien. Pour cela, il place l'attaque du 11 septembre non seulement dans un cadre terroriste mais également dans un contexte de guerre aérienne.*

**L**e 11 septembre 2001, quatre avions commerciaux effectuant des liaisons entre des villes américaines furent détournés par une vingtaine de terroristes islamistes fanatiques. Les deux tours jumelles du World Trade Center de New York et le Pentagone à Washington furent frappés par trois de ces appareils, le quatrième s'écrasant dans la campagne de Pennsylvanie. Chacun garde en mémoire ces images terribles de la nouvelle forme de terrorisme qui a plongé le monde dans une guerre de longue haleine contre un terrorisme international très inventif.

Beaucoup de choses ont été dites par beaucoup de personnes différentes sur ces tragiques événements du 11 septembre. Selon une idée largement répandue, la guerre « à l'occidentale », largement basée sur l'emploi de l'aviation, de l'espace et de la haute technologie, est inefficace contre ces nouvelles formes de menaces.

Les fantassins et autres soldats de terrain peuvent être séduits par ces idées d'un retour à une guerre plus traditionnelle, basée sur une recherche de renseignement de personne à personne et sur un combat rapproché avec un adversaire qui aurait eu le trait de génie de tout bonnement refuser la guerre à l'occidentale. Ces idées relèguent une nouvelle fois l'aviation et les aviateurs à un rôle de soutien, au sens large du terme, pour mettre en avant

la qualité personnelle du fantassin qui sera opposé à la nouvelle forme de menace non technologique et pourtant tout aussi efficace.

Pourtant, l'attaque du 11 septembre 2001 peut être considérée, non pas seulement sous un angle terroriste, mais également sous un angle de guerre aérienne. En considérant l'attaque du 11 septembre de cette manière, force est de constater que les concepts de l'aviation militaire restent d'une cinglante actualité et que, comme en 1918, il faut commencer par gagner la guerre aérienne pour avoir un espoir de l'emporter au sol, même si la guerre aérienne a pris une tournure inattendue.

## La supériorité aérienne indirecte

Le monde entier a vu, le 11 septembre 2001, des avions commerciaux transportant des passagers civils, s'écraser sur plusieurs sites de la côte Est des Etats-Unis. La plupart des journalistes et des commentateurs de l'événement n'ont vu que le drame humain qui se jouait et ont entre aperçu les réactions que ce drame allait provoquer. Plusieurs cependant

ont, par effet de langage, parlé d'avions de ligne transformés en bombes volantes. Pour des aviateurs militaires, cette notion de bombe volante est lourde de sens. C'est effectivement sous cet angle là qu'il nous faut aborder les attaques du 11 septembre.

A défaut de pouvoir lancer des engins militaires conçus pour cet emploi sur leurs cibles, les terroristes ont transformé des avions commerciaux en bombes volantes et pilotées, maquillées jusqu'à l'impact en avions civils désorientés.

Indépendamment du fait qu'ils s'agissaient d'avions de ligne remplis de civils, il faut noter que les terroristes ont réussi à faire voler quatre bombes pilotées de forte puissance dans le ciel américain et que trois bombes sur quatre ont atteint leur objectif désigné sans que les américains ne puissent s'y opposer. La puissance de ces bombes est constituée par le choc de la vitesse de vol et par la capacité d'emport de pétrole d'aviation des avions de ligne, le pétrole étant un combustible dont les flammes pouvant atteindre des températures de plusieurs milliers de degré, redoutables pour tout bâtiment, toute infrastructure, sans parler des êtres humains.

La prise de contrôle des appareils par les terroristes, le délai qu'il a fallu aux autorités pour comprendre qu'il y avait un problème grave et l'absence de procédure appliquée à ce genre de cas ont généré un effet de surprise particulier : Même s'ils étaient conscients d'une attaque terroriste dans leur espace aérien, les américains n'étaient pas en mesure d'imaginer la nature de cette attaque et ils n'étaient donc pas capables de s'adapter et de répondre convenablement.

Le premier enseignement, en matière de guerre aérienne, est le fait que les américains ont bel et bien perdu de façon momentanée la maîtrise du ciel avec les conséquences dramatiques que l'on connaît. Pendant quelques dizaines de minutes, les autorités aériennes militaires et civiles américaines étaient dans une expectative totale et, au mieux, dans une défensive inadaptée. Il n'a fallu qu'une perte momentanée de la maîtrise de l'air pour subir les dommages et les pertes terribles du 11 septembre 2001.

La supériorité aérienne, chère aux aviateurs parfois taxés de dogmatisme sur le sujet, reste donc de façon criante l'élément décisif d'une action de guerre de grande envergure, même si sa forme prend des aspects jusqu'ici insoupçonnés. Plus que jamais, la maîtrise de l'air reste d'actualité puisque l'on s'aperçoit qu'il existe des moyens indirects, non militaires, de contester la supériorité aérienne d'un adversaire. Ces nouveaux moyens sont d'autant plus dangereux qu'ils ne font plus appel à un choc aérien à grande échelle comme durant la Bataille d'Angleterre et qu'ils sont parfaitement adaptés aux formes de conflits asymétriques.

Il est aujourd'hui entendu que la puissance aérienne des pays occidentaux, au premier rang desquels les Etats-Unis, ne peut quasiment plus être contestée par une stratégie classique et par une force aérienne développée et conséquente depuis globalement la fin de la guerre froide. Les Etats-Unis disposent d'une expérience aérienne très complète et poursuivent une expérimentation technique et doctrinale soutenue dans ce domaine. Leurs alliances et leur coopération militaire avec l'OTAN et surtout avec la force aérienne israélienne participent au maintien et au renouvellement de cette manne d'expérience précieuse. De plus, il n'existe aujourd'hui aucune menace directe qui dispose des moyens aériens et militaires d'éventuellement contester la puissance aérienne américaine, la Russie et la Chine n'étant pas considérées comme des menaces.

La piraterie aérienne peut donc être utilisée efficacement comme un mode d'action aérienne asymétrique par des groupuscules terroristes en tout genres ou même des états considérés comme voyous.

## La problématique militaire des pirates de l'air

Le problème des pirates de l'air ne doit donc plus être considéré comme seulement une action terroriste concernant la population civile mais bien comme une atteinte directe à la maîtrise que nous prétendons exercer sur

notre ciel et nos routes aériennes. Un pirate de l'air a pour objectif de s'emparer de façon momentanée mais irrémédiable de la supériorité aérienne et cette prise de contrôle doit être combattue vigoureusement, quelques soient les intentions ultimes du ou des pirates.

Dans la mesure où les détournements prennent une dimension militaire, il appartient sans aucun doute à l'armée de l'air de réfléchir au problème, de travailler avec les services de la Police de l'Air et de la Gendarmerie pour proposer aux autorités des solutions adaptées.

Chaque avion civil étant susceptible de devenir une bombe pilotée, la lutte pour la maîtrise de l'air commence très en amont par le contrôle des passagers bien entendu, mais aussi par la surveillance étroite des compagnies aériennes, des zones aéroportuaires, des entreprises qui y travaillent et de leur personnel. Le personnel navigant des compagnies aériennes doivent également devenir davantage que de simples pilotes et hôtesses, ils doivent être sensibilisés à la dimension militaire d'un détournement. Le recrutement et la formation du personnel navigant doit peut-être également être modifiée afin qu'une réelle dimension de défense militaire soit présente à bord des appareils. Les navires de commerce transatlantiques du XVII<sup>ème</sup> et XVIII<sup>ème</sup> siècle disposaient pour beaucoup de compagnies de soldats, ancêtres des troupes de marine, affectés à la police sur le navire autant qu'à la défense de celui-ci en cas d'attaque. Ces navires disposaient également d'armes et de munitions en quantité suffisante pour que les marins eux-mêmes puissent participer à la défense du navire. Les équipages d'avions de ligne doivent pouvoir opposer une réponse cohérente à une attaque de pirates de l'air.

Il est évident que nul ne peut empêcher de façon absolue la prise de contrôle d'un appareil par une équipe terroriste bien préparée. Une détermination religieuse ou idéologique fanatisée, associée à un long entraînement paramilitaire et une préparation militaire minutieuse de l'opération peut engendrer une efficacité qu'il est difficile de contrer uniquement avec des équipages commerciaux et techniques dont la sécurité n'est pas le métier. La solution d'embarquer des agents

de sécurité professionnels armés et préparés a été envisagée bien entendu mais cette solution ne peut suffire à elle seule. Pour les terroristes, la présence d'un agent n'est jamais qu'une donnée de plus à intégrer dans le plan d'opération d'une attaque et des mesures peuvent être envisagées autour de la réaction de l'agent, forcément prévisible.

La notion essentielle dans une attaque de piraterie aérienne est le gain de temps. Il est absolument nécessaire de gagner le plus de temps possible et multiplier les obstacles qui retarderont la prise de contrôle de l'appareil par les pirates. Une réorganisation du travail en cabine par binôme puis en groupe et enfin en équipage doit permettre de mettre en place des procédures de réaction échelonnées de l'équipage commercial et des procédures particulières doivent permettre à l'équipage technique de disposer de suffisamment de temps pour informer les autorités des événements et au minimum prendre des mesures élémentaires en coordination avec les autorités compétentes.

Une série récurrente d'obstacles, autant humains que procéduriers, est également dissuasive parce que cela nécessite une préparation plus longue et multiplie les risques pour les assaillants.

Malheureusement, il faut également prévoir l'éventualité où des pirates parviendraient malgré tout à prendre le contrôle d'un avion en vol. Les enseignements du 11 septembre 2001 ne laissent malheureusement que peu de choix quant à la marche à suivre. La perte, même momentanée, de la maîtrise de l'air peut avoir des conséquences effroyables à plusieurs niveaux. Il ne peut, en aucun cas être question de laisser la liberté d'action aux pirates de l'air, quelque soit leur intention ou leur motivation. Le délai de réaction étant très court, il faut mettre en place des procédures rapides pour soit contraindre l'avion à atterrir dans les plus brefs délais, soit l'abattre purement et simplement.

Cette vision des choses ne fait que peu de cas de la vie et de la santé des passagers mais il est absolument primordial de ne pas laisser un avion incontrôlé ou piloté par des personnes aux intentions floues se mouvoir dans le ciel.

Dans le cas des pirates de l'air comme dans le cas d'une guerre traditionnelle, il faut obtenir et conserver la maîtrise de l'air et dans l'éventualité où elle serait perdue, il ne faut reculer devant aucun sacrifice ni aucun effort pour récupérer la maîtrise du ciel avant tout. La Bataille d'Angleterre, la Guerre du Kippour et le sort du dernier appareil du 11 septembre 2001 sont autant d'enseignements qui montrent qu'il est primordial de garder la maîtrise de l'air, quel qu'en soit le prix.

## La pertinence du choix des cibles du 11 septembre

Une fois acquise la maîtrise de la liberté d'action dans le ciel américain, les terroristes ont mis à exécution le plan d'opérations qu'ils avaient préparé, à savoir l'attaque de quatre cibles sur la côte ouest des Etats-Unis. Le choix de ces cibles ne peut que donner à réfléchir, tant ce choix correspond à des notions familières aux stratégies aériennes occidentales.

Les deux premiers appareils se sont écrasés sur les tours jumelles du World Trade Center, des bâtiments à usage économique, contenant de nombreuses banques et entreprises financières en tout genre, situées dans le quartier des affaires de la capitale économique des Etats-Unis, New York City. Les tours jumelles étaient environnées par des centaines de bâtiments du même type et se situaient non loin de la fameuse Bourse de New York à Wall Street, qui possède une influence primordiale sur l'économie occidentale et planétaire.

Le troisième appareil s'est écrasé sur le Pentagone, un bâtiment mythique qui rassemble en un gigantesque complexe le ministère de la défense américain, l'Etat-major des Armées américain, les Etat-majors de l'*US Air Force*, de l'*US Navy*, de l'*US Army*, de l'*US Marine Corps* et de l'*US Coast Guard* et une multitude de services, de départements, de cellules et centres d'opérations essentiels au commandement et à la direction des forces armées américaines et de la défense des intérêts américains sur le territoire national ou à l'étranger.

Le quatrième appareil, qui a manqué sa cible et s'est écrasé dans la campagne de Penn-

sylvanie, avait pour objectif selon beaucoup de spécialistes soit la Maison Blanche soit le Capitole. La Maison Blanche, équivalent américain du Palais de l'Élysée, est la résidence et le lieu de travail du président des Etats-Unis, chef du gouvernement fédéral, responsable de la défense et des affaires étrangères, entre autres. La Maison Blanche contient donc la hiérarchie supérieure de la politique américaine. Le Capitole est le bâtiment parlementaire de la politique américaine et il contient la Chambre des Représentants et le Sénat, les deux chambres représentatives de la population américaine, en charge du contrôle de l'action gouvernementale et de la législation.

On peut aisément rajouter à cette liste de cibles la population, qui a été la première victime de ces attentats. Le terrorisme, par définition, s'attaque aux populations civiles pour provoquer la peur et engendrer des actions dictées par la peur. Bien qu'aucun appareil ne visait des zones résidentielles, il est évident que les terroristes avaient également pour objectif de causer un grand nombre de victimes.

Les terroristes du 11 septembre visaient donc :

1. La structure économique des Etats-Unis et peut-être du commerce mondial
2. Le commandement militaire
3. L'organisation politique
4. La population civile

Cette liste d'objectifs, ainsi classifiée, se rapproche évidemment des classes d'objectifs désignés par plusieurs stratégies aériennes et se rapproche également des événements historiques de la guerre aérienne.

L'italien Giulio Douhet est le premier à parler du rôle psychologique du bombardement stratégique sur les populations civiles et les grandes villes. Selon Douhet, l'assise populaire d'un gouvernement peut être ébranlée par des attaques aériennes massives et très meurtrières sur la population civile. Cette théorie sera appliquée par les allemands sur la Grande-Bretagne ainsi que par les britanniques sur l'Allemagne, sans pour autant être

vérifiée. Les attaques allemandes et britanniques sur les villes n'ont pas eu l'effet déstabilisateur qui était escompté.

On peut donc penser que l'attaque sur la population civile est peut-être la moins pertinente des attaques du 11 septembre. Cependant, il ne s'agit pas ici d'une attaque aérienne classique mais bien d'une attaque terroriste par moyens aériens. On a vu, lors des attentats de Madrid en 2004, que des attaques terroristes peuvent avoir un effet déstabilisateur sur la vie démocratique d'un pays, à condition d'être effectuées dans une période électorale. Une attaque de l'ampleur du 11 septembre dans une période électorale peut donc avoir des effets indéniables sur la démocratie et donc sur la conduite des affaires d'un Etat.

Le choix des trois autres cibles s'apparente clairement à la doctrine de la paralysie stratégique et à la technique de l'analyse systémique de l'adversaire. Une attaque, de plus grande ampleur et réussie sur la structure économique, sur le commandement militaire et sur le leadership politique d'un Etat est une attaque stratégique capable de modifier en profondeur les données du conflit. Les terroristes ont sans aucun doute voulu décapiter la direction politique, militaire et économique des Etats-Unis et ainsi, ils font entrer le terrorisme dans une nouvelle ère. Auparavant, les attaques terroristes pouvaient être assimilées à des « coups de pub » et à des opérations d'intimidation très limitées, alors que les attaques du 11 septembre introduisent des actions de guerre à visée stratégique. Les attentats de Madrid ne sont qu'une confirmation de ce nouveau type d'action terroriste.

## Les limites

L'attaque du 11 septembre 2001, malgré son succès tactique et l'effroi qu'elle a provoqué dans l'opinion internationale, reste d'une efficacité très limitée à long terme.

Cette attaque a souvent été comparée, dans sa soudaineté et le taux de victimes, avec l'attaque japonaise sur Pearl Harbor en 1941. Des différences majeures sont toutefois à relever.

Sur les trois cents appareils nippons qui ont attaqué Pearl Harbor, seuls vingt-neuf ont été perdus, ce qui veut dire que l'outil principal de l'attaque en est sorti quasiment indemne et pouvait donc, dans l'absolu, renouveler l'attaque ou bien en effectuer une autre dans des délais plus ou moins courts. D'un point de vue humain, les aviateurs qui ont effectué cette attaque sont revenus à leurs porte-avions fort d'une nouvelle expérience et ont pu participer à d'autres batailles et ainsi inscrire l'effort de guerre dans la durée. Seule une carence dans la vision stratégique des commandants militaires japonais a empêché une meilleure exploitation de ce succès.

Les terroristes du 11 septembre ont choisi un mode d'attaque qui exclu définitivement tout renouvellement de l'attaque. Leur conquête de la liberté d'action dans le ciel américain est aussi éphémère qu'elle a été soudaine et les appareils choisis pour l'attaque sont détruits au cours de celle-ci. Qui plus est, l'attaque entraîne la mort systématique de ses exécutants, qui ne sont donc plus à même de faire profiter de leur entraînement, de leur expérience particulière et de leur motivation. Le temps de formation, d'entraînement et d'infiltration est ainsi irrémédiablement perdu. Les décideurs des organisations terroristes doivent donc se passer des services de personnes très qualifiées dans leur domaine et recommencer, de façon continue et de façon beaucoup plus rapide que pour une armée traditionnelle, le cycle de recrutement et de formation.

Une opération militaire, que ce soit pour le renseignement ou le combat, gagne indéniablement en qualité et en utilité si elle est recyclable dans son ensemble et qu'elle peut être suivie d'une chaîne cohérente d'opérations diverses qui pérennisent son succès. Ainsi, les japonais auraient pu, après l'attaque sur Pearl Harbor, envisager un débarquement ou toute autre exploitation de ce succès tactique qui auraient évidemment rendu la guerre du Pacifique nettement plus difficile pour les américains. Le succès tactique d'un attentat terroriste kamikaze porte en soi les germes d'une défaite stratégique puisque la motivation, l'entraînement, l'intelligence particu-

lière et le courage du kamikaze sont perdus, ainsi que l'effet de surprise de son attaque. La perte de motivation et d'entraînement s'accompagne également d'un manque de retour d'expérience et d'un manque de transmission d'expérience qui est dommageable à long terme pour la cause qu'ils défendent.

Les attaques du 11 septembre 2001 peuvent être impressionnantes par la pertinence du choix des cibles. Il ne s'agit plus d'attaquer des stations de métro ou des parkings, mais bien de viser des éléments essentiels du fonctionnement de l'adversaire. Cependant, ces attaques sont teintées d'une certaine naïveté dans le choix des cibles puisque chacune d'entre elles n'étaient que des maillons dans un fonctionnement particulier et leur destruction n'aurait pas entraîné la chute de l'ensemble du système. La défense américaine n'est pas entièrement centralisée au Pentagone et des centres de commandement décentralisés étaient sans doute en mesure d'assurer la continuité de la défense américaine. De même, une attaque réussie contre la Maison Blanche ou le Capitole n'aurait pas provoqué l'effondrement du gouvernement et de l'État dans la mesure où des dispositions constitutionnelles existent pour parer à l'éventualité de la disparition du président ou de certains membres du parlement. Enfin, les structures économiques des États-Unis et du commerce mondial sont infiniment complexes et ne s'effondrent pas seulement avec la destruction du World Trade Center. Pourtant, il ne faut pas négliger l'impact négatif à long terme de ces attaques sur l'économie mondiale, ni même sur l'économie américaine, la victime économique la plus sérieuse de ces attaques étant bien évidemment le transport aérien.

### Comprendre l'apparition d'exigences asymétriques dans la guerre aérienne

Les attaques du 11 septembre 2001 marquent donc l'apparition dans la stratégie de guerre aérienne d'une forme de confrontation asymé-

trique qui permet de contourner et de surprendre la puissance aérienne classique.

La confrontation asymétrique est une relative nouveauté dans la stratégie militaire. La puissance militaire classique des grandes puissances a été portée à un très haut niveau par les conflits successifs du XIX<sup>ème</sup> siècle, les deux guerres mondiales et les confrontations indirectes de la guerre froide. Appuyée également sur la puissance économique, cette puissance militaire interdit toute confrontation directe conventionnelle avec des nations ou des organisations plus faibles qui seraient plus ou moins rapidement balayées.

Le terrorisme contre les civils et les faiblesses des dispositifs militaires, la guérilla, les marchés noirs et les trafics illégaux représentent donc des modes d'actions qui échappent à la puissance militaire classique, trop lourde dans ses déploiements et dans sa puissance de feu pour répondre efficacement. Le principe d'une réponse proportionnelle à l'attaque, contenu dans le droit de la légitime défense, interdit également des réactions militaires disproportionnées. De plus, les auteurs de ces attaques sont généralement des civils dissimulés dans la population civile et dans le tissu socio-économique civil, ce qui impose des réactions parfaitement ciblées et parfaitement dosées pour éviter des dommages collatéraux désastreux.

Les conflits de décolonisation de la deuxième moitié du XX<sup>ème</sup> siècle montrent bien la difficulté de contrer ces nouveaux modes d'action surtout lorsqu'ils sont associés à une action politique déterminé ou encore, comme dans le cas de la guerre du Vietnam, qu'ils sont interchangeables avec des actions militaires conventionnelles. La capacité du Vietminh de mener une guérilla éreintante et psychologiquement insoutenable tout en sachant au bon moment infliger des défaites militaires classiques a provoqué en grande partie successivement les défaites françaises et américaines. Les conflits asymétriques sont très dangereux lorsque, dans une vision stratégique et politique bien définie, ils provoquent une déstabilisation durable par des modes d'action non conventionnels et conventionnels.

Le défi est donc de taille pour les armées classiques qui doivent s'adapter à ces nouveaux

modes de guerre fuyante sans pour autant renoncer à l'éventail de leurs capacités conventionnelles.

En matière d'aéronautique, ces exigences asymétriques sont très récentes. La piraterie aérienne et les attaques d'avions civils par des missiles sol-air courte portée ne sont sans doute qu'un aperçu des utilisations possibles de l'aviation à des fins paramilitaires. A l'heure d'aujourd'hui, les réactions à ces utilisations déclarées ou éventuelles sont floues et maladroitement, au mieux. L'interdiction systématique de certains objets comme des coupe-ongles ou des couteaux multifonctions, alors qu'un simple fil de nylon ou qu'un stylo peuvent être presque plus dangereux, trahit une certaine fébrilité des pouvoirs publics qui restent encore sur une défensive apeurée dans ce domaine. De même, les mesures restrictives dans le domaine de l'aviation de loisirs et de collection, qui se sont succédées depuis quelques années en France et qui s'apparentent pour beaucoup à des dérives sécuritaires, montrent que les menaces ne sont pas clairement identifiées.

C'est donc tout un travail de réflexion et d'imagination sur une approche asymétrique de la guerre aérienne et sur les menaces éventuelles qui peuvent être mise en action par l'aéronautique qui est nécessaire aux niveaux des autorités civiles, des autorités militaires, des industriels et également de l'ensemble des intervenants dans le domaine aéronautique, y compris l'aviation de loisirs.

La défense nationale, selon la constitution de 1958, est l'affaire de tous les citoyens et l'on peut affirmer également qu'aujourd'hui plus que jamais, la défense aérienne et la défense

du territoire par voie aérienne est l'affaire de tous les aviateurs professionnels ou non.

## Conclusion

Ainsi, à la lumière de ces différentes approches des attaques du 11 septembre 2001, il est évident que l'action de guerre aérienne n'est pas rendue obsolète par les nouveaux modes de guerre asymétrique mais bien qu'elle peut s'adapter et trouver des moyens d'expression qui la mettent hors de portée de la puissance aérienne classique. Une supériorité aérienne durable n'est plus forcément nécessaire pour mener une opération de guerre aérienne d'une ampleur non négligeable et la moindre perte de contrôle du ciel, même durant quelques minutes, peut avoir des conséquences terribles. Davantage qu'une question de technique et de moyens, c'est une approche doctrinale différente de la guerre aérienne qui s'ajoute aux doctrines déjà connues et qu'il est nécessaire d'étudier et de comprendre, alors que le terrorisme prend une nouvelle ampleur et atteint réellement un niveau stratégique.

A l'heure actuelle, c'est une évidence, ces nouvelles données ne sont pas bien appréhendées et cela conduit les puissances occidentales à rester sur une défensive très peu confortable autant pour les usagers de l'air sous toutes ses formes que pour les autorités. Il est nécessaire pourtant de réagir rapidement et efficacement en reprenant l'initiative d'une maîtrise encore plus complète et d'une utilisation encore insoupçonnée du ciel et des moyens aériens. □