

La supériorité aérienne

Un Impératif ?

PAR LE COMODORO JOSÉ C. D'ODORICO (C.F.), ARMÉE DE L'AIR ARGENTINE



Je demande l'indulgence de ceux qui pourraient m'en vouloir de trahir l'un des dogmes les plus révévés de la force aérienne, l'idée que se battre pour la supériorité aérienne est toujours une nécessité. Le moment est venu de remettre en question le fait que certains concepts doctrinaux adoptés par les principales forces aériennes mondiales soient réellement applicables à des armées de l'air de plus petits pays. Se raccrocher à des pratiques doctrinales habituelles pour la seule raison qu'elles ont été déclarées justes avec insistance, serait aussi imprudent que nous laisser emporter par un urgent désir de tout

changer sous prétexte de modernisme. Je demande donc au lecteur de prendre son temps et de réfléchir avant de me condamner pour avoir mis en doute le principe aérien le plus respecté – au moins jusqu'à aujourd'hui.

Nous devrions d'abord nous demander si nous pouvons jurer que l'affirmation du manuel de base de la doctrine aérienne selon laquelle, indépendamment des circonstances et dans une situation donnée, la recherche de la supériorité aérienne avant l'attaque des centres de gravité de l'ennemi est bien obligatoire. La plupart des anciens pilotes n'hésiteront pas à souligner ce qui a été la règle d'or

depuis que les alliés ont connu de si terribles pertes lorsqu'ils effectuèrent des raids de bombardements massifs sur l'Europe pendant la seconde guerre mondiale. Cette guerre avait semblé démontrer que la supériorité aérienne était un préalable à l'attaque des cibles stratégiques. En plus, depuis cette guerre, l'expérience prouve que les forces terrestres perdent leur liberté de manœuvre quand l'aviation opposée est capable d'attaquer les positions défensives, l'artillerie, les actifs mécanisés et les blindés nuit et jour, indépendamment de la météo.

La croyance dans le besoin de gagner la supériorité aérienne a été instillée dans les forces aériennes mondiales comme un principe que l'on doit respecter si l'on veut gagner une guerre. Cela n'a pas pris longtemps pour que cette doctrine soit répandue et respectée dans le monde entier. Bizarrement, en dépit du fait que la doctrine bousculait fortement des règles tactiques qui avaient fait leurs preuves, peu de stratégestes se sentirent obligés d'approfondir leurs études pour déterminer si cela était universellement valable. Les stratégestes aériens préférèrent au contraire en faire l'éloge et fournir un cadre doctrinal aux expériences des forces aériennes chevronnées.

Si les grandes armées de l'air mondiales approuvaient cette doctrine, comment les membres d'armées plus petites et moins expérimentées auraient-ils pu remettre en question ce que leurs maîtres enseignaient ? La nouvelle parole d'évangile du combat aérien réglait les commandements aériens et annulait tout ce qui contrevenait aux expériences acquises si durement. Les sceptiques furent frappés d'ostracisme professionnel et personne n'osa plus affronter les axiomes sanctifiés par Hugh Trenchard, Giulio Douhet, Billy Mitchell et Alexander de Seversky.

Conquérir la supériorité aérienne

Je conviens également que pour gagner la liberté de manœuvre en l'air et sur terre nous avons besoin : 1) au minimum, de la supériorité aérienne locale et, 2) au maximum, de la suprématie aérienne sur tout le théâtre des

opérations. Mais ceci ne remet pas en cause le titre de cet article. Pour conquérir une liberté d'action aérienne adéquate, on ne doit pas forcément engager des ressources militaires importantes. Le temps et les circonstances vont déterminer le niveau réaliste de cette mise en œuvre de ressources. En réalité, l'objectif principal n'est pas d'éliminer la menace aérienne de l'adversaire mais de déterminer si nous avons besoin de lancer une campagne distincte de supériorité aérienne pour éliminer ces menaces avant d'attaquer les cibles stratégiques ou si nous pouvons nous passer de cette campagne et attaquer directement les centres vitaux de l'ennemi.

Les stratégies actuelles sont en permanence mises à l'épreuve par de nouveaux systèmes d'armes et de nouvelles procédures tactiques. C'est pourquoi il est si peu judicieux de stagner ou de laisser les doctrines adoptées par les pays les plus puissants empêcher le développement de théories de défense qui seraient mieux adaptées aux réalités locales et régionales. Il n'y a pas deux pays semblables, et leurs besoins de défense ne le sont pas non plus. A part servir de référence générale, une doctrine étrangère a en principe une application limitée dans des nations ayant un potentiel militaire différent de celui du pays qui l'a émise. Des adaptations hâtives ont plus de résultats négatifs que positifs dans de petits états parce qu'ils encouragent des attentes et des dépenses au-delà des besoins réels.

Dans des pays en voie de développement, une analyse impartiale de la situation peut conduire un commandement aérien à écarter une théorie générale qui veut que la guerre implique automatiquement une dépense d'actifs aériens peu abondants dans des opérations potentiellement superflues. La première question est, devons-nous à tout prix engager des ressources aériennes rares, coûteuses et difficiles à remplacer pour combattre pour la supériorité aérienne ? Et si nous l'admettons, est-ce qu'il resterait suffisamment d'actifs aériens pour mener ensuite des attaques capables de paralyser, neutraliser ou détruire les cibles stratégiques ennemies et de fournir un soutien aérien rapproché aux forces alliées au sol ? Est-ce que l'on pourrait

éventuellement conduire plus d'opérations pour atteindre ces objectifs essentiels malgré l'opposition que peut représenter l'ennemi ? C'est-à-dire, serions-nous capables d'atteindre et d'attaquer les cibles choisies malgré les défenses aériennes ennemies ? Il n'y a pas de doute que des réponses à ces questions clarifieraient le dilemme : faut-il toujours ou non combattre pour la supériorité aérienne ?

Passer en revue certains exemples de l'histoire militaire peut nous aider à décider si une guerre donnée nous incite à respecter l'habituelle doctrine de supériorité aérienne ou au contraire à chercher une alternative originale. Quand deux puissances ayant des forces aériennes modernes et puissantes s'affrontent, on peut penser que chacune possède un système de défense aérienne susceptible d'infliger de sérieuses pertes à l'autre. Voyons rapidement trois exemples récents.

Entre 1965 et 1972, les américains n'ont pas mené de campagne spécifique pour conquérir la supériorité aérienne au Nord-Vietnam, au Laos et au Cambodge parce que la force aérienne des Etats-Unis pouvait atteindre tout point de ces territoires et accomplir ses missions aussi souvent qu'elle le voulait sans prendre de risques inacceptables. Bien qu'il y ait eu d'importantes victimes, la plupart concernaient des hélicoptères et des avions tactiques. Les attaques de bombardement dans les opérations *Rolling Thunder* et *Linebacker I* et *II* n'ont pas été précédées par des campagnes spécifiques de supériorité aérienne à l'encontre des actifs aériens nord-vietnamiens ou de leurs défenses aériennes. En fait, toute la guerre a été caractérisée par de grandes différences de taille, de qualité et de puissance entre les forces aériennes ennemies. La supériorité américaine était flagrante et l'opposition nord-vietnamienne, basée sur l'équipement et la doctrine soviétique et chinoise, était limitée. Les MiGs fournis par les soviétiques pouvaient rarement se mesurer aux chasseurs et bombardiers américains sauf quand les avions américains étaient lourdement chargés de bombes.¹

Le second exemple est fourni par la guerre du Golfe persique de 1991 quand une coalition de plus de trente pays attaqua l'Irak qui

possédait une puissante armée de l'air renforcée par huit ans de guerre contre l'Iran. Tout le monde s'attendait à ce que la première priorité de la coalition fut de conquérir la supériorité aérienne sur l'Irak. L'opération *Desert Storm* comprenait quatre phases aériennes définies par leurs buts stratégiques individuels, mais ces phases ne suivirent pas un enchaînement séquentiel. Le général de corps d'armée Charles Horner, commandant de la composante aérienne de la coalition, décrivait les phases ainsi : I. Campagnes aériennes stratégiques ; II. Supériorité aérienne sur le théâtre koweïtien des opérations ; III. Préparation du champ de bataille ; IV. Guerre terrestre.²

Selon le général Horner, la phase II était l'idée du général H. Norman Schwarzkopf, général d'armée de terre, mais n'avait pas été largement discutée avec la composante aérienne parce qu'il l'estimait superflue. Entre temps, *Desert Storm* devint la première guerre aérienne parallèle dans l'histoire, où les trois premières phases furent menées presque simultanément. En tout cas, la guerre atteignit ses ambitieux buts stratégiques avec un minimum de pertes et synchronisa l'emploi de tous ses actifs aériens et spatiaux en opération sur le théâtre.³

Le choix des cibles de la guerre du Golfe était principalement effectué au commandement central américain au lieu de Washington comme cela avait été le cas dans la guerre du Vietnam, et les planificateurs exploitèrent judicieusement la surprise technologique due au F-117A *Nighthawk*, lâchant d'énormes paquets d'attaque et utilisant de manière décisive les munitions à guidage de précision. Les attaques aériennes stratégiques, menées de telle façon qu'elles ressemblaient à des neutralisations des défenses aériennes ennemies (*Suppression of Enemy Air Defenses - SEAD*), paralysèrent les communications irakiennes, le commandement, le contrôle et les renseignements, et eurent alors pour conséquences l'inefficacité, le désarroi et la destruction des forces militaires de Saddam Hussein, y compris de son armée de l'air dont on attendait une performance plus impressionnante.

Dans cet épisode court mais intense, il est évident que la Phase I permit implicitement la

conquête de la supériorité aérienne sans qu'il y ait eu besoin d'entreprendre pour cela une Phase II spécifique. La première phase comprenait intrinsèquement le gain du contrôle de l'espace aérien facilitant les attaques stratégiques. Bien qu'en 1991 la coalition ne se soit pas spécifiquement battue pour conquérir la supériorité aérienne en tant qu'objectif prioritaire, elle ne l'avait cependant pas ignorée et avait lancé une campagne condensée multi face qui lui avait permis de profiter des avantages habituels de la supériorité aérienne.

Un troisième cas fut celui de la guerre des Falkland/Malouines en 1982 où il n'y avait aucun plan de conquête de supériorité aérienne. Chaque camp utilisa ses maigres actifs aériens pour attaquer les cibles militaires ennemies et leurs capacités anti-aériennes mutuellement limitées. C'est pourquoi aucun des deux opposants ne put obtenir la supériorité aérienne et les deux armées de l'air se reposèrent sur leur courage à surmonter l'absence de cet avantage. Afin de contrebalancer ce manque, les planificateurs de la force aérienne argentine (*Fuerza Aérea Argentina*) utilisèrent parfois des ruses comme des détournements et des vols à très basse altitude pour créer une surprise tactique et obtenir des résultats positifs.⁴

Les Britanniques tentèrent d'exploiter leurs avantages technologiques. Les vols argentins subirent des pertes dues aux technologies britanniques comme les missiles air-air AIM-9L, les avions à décollage/atterrissage vertical, les missiles sol-air, les détecteurs d'émissions radar, etc. et atteignirent malgré tout leurs cibles à maintes reprises. Dans cette guerre des Falkland/Malouines, aucune des parties ne put entreprendre une campagne spécifique de domination aérienne à cause de la position du théâtre, de l'infrastructure limitée et du manque de ressources des deux côtés. Aucune des deux armées de l'air ne put conduire d'opérations SEAD majeures bien que chacune des deux aient su comment la force aérienne doit être utilisée.⁵

Je pense que nous verrons au cours de ce siècle la disparition graduelle des campagnes spécifiques de domination aérienne et que les aviateurs devront aller au combat avec une

autre perspective. Cette tendance se confirme si l'on remarque que les guerres de style seconde guerre mondiale sont de moins en moins fréquentes. L'agressivité inhérente à l'espèce humaine s'exprime actuellement selon des modèles opérationnels différents de ceux d'un passé récent, obligeant les stratégestes à réévaluer l'environnement dans lequel ils opèreront.

Je pense également que ce changement va entraîner une rééducation des aviateurs pour les accorder avec la nouvelle réalité politico-militaire. Nous allons devoir réorganiser nos concepts doctrinaux pour adapter les sujets de réflexion aux chefs militaires et politiques. Ces nouveaux concepts, bien que partiellement développés, auront de fortes répercussions sur la pensée militaire de la force aérienne. Le processus, compliqué et forcément modernisateur, aura besoin de la lucidité proverbiale des stratégestes ne serait-ce que pour éviter d'interférer avec d'autres concepts doctrinaux que nous devrions conserver parce qu'ils demeurent d'actualité. Une fois encore, les esprits éclairés auront une chance d'exceller en réexaminant les dogmes qui détermineront le rôle de la force aérienne dans les conflits futurs.

Les derniers événements militaires d'Afghanistan, Irak et autres offrent beaucoup de matières à réflexion. Les premières leçons tirées par les chercheurs mènent encore à des conclusions ambiguës qu'il faut prendre avec précaution. Alors, beaucoup d'aviateurs continueront à voir d'abord le besoin axiomatique de combattre pour la supériorité aérienne, sans se préoccuper des particularités de chaque situation militaire. Je suis certain que les académiciens vont se trouver face à une tâche difficile pour corriger l'état d'esprit des traditionalistes de l'air et expliquer les raisons de ces changements doctrinaux, mais ils doivent le faire aussi vite que possible pour éviter que les forces aériennes ne soient dépassées. L'aviation a toujours été en avance sur les événements et il n'y a pas de raisons pour que cette tradition change.

Les lecteurs doivent remarquer que je ne m'oppose pas à exploiter les avantages conférés par la supériorité aérienne en une quel-

conque circonstance militaire. Bien au contraire, mon point de vue personnel est que quand l'équilibre des forces militaires est approprié, les stratégestes devraient accorder la priorité aux applications offensives de la force aérienne pour paralyser, neutraliser ou détruire des cibles physiques de façon à contribuer à la réalisation des buts militaires et objectifs stratégiques. Quoiqu'il en soit, le choix entre mener d'entrée une campagne de supériorité aérienne et exploiter directement une possibilité préexistante raisonnable d'atteindre des cibles stratégiques, est une décision qui dépendra d'un examen approfondi des données de renseignement. *Desert Storm* a montré que rien n'empêche la réalisation de la domination aérienne régionale de devenir une pièce maîtresse d'une campagne stratégique mais le succès ou l'échec peuvent bien être déterminés par la qualité des estimations du renseignement. En pratique, le chemin menant au succès va dépendre de chaque situation et de la nature des forces amies ou adverses, qui détermineront le type des opérations à mettre en œuvre et leur opportunité.

Le problème militaire aérien dans les pays de second rang

Théoriquement, lorsqu'on planifie une campagne aérienne, on doit d'abord déterminer ce qu'il faut faire pour réussir la mission assignée et analyser le type, la qualité et la quantité d'opposition que l'on va rencontrer. Comparer et soupeser convenablement tous les facteurs adverses conduiront vraisemblablement à des types d'action qui devraient donner le résultat souhaité. Mais il ne sera pas simple de mettre sur pied une telle planification et de l'exécuter par des opérations efficaces dès le début de la campagne. Avant de développer le plan, il nous faudra analyser les capacités ennemies, mais il ne faut pas compter sur des données de renseignements aussi complètes et à jour que l'on pourrait le souhaiter. Donc, cette phase serait basée sur les meilleures estimations disponibles des capacités défensives de l'ennemi et un calcul des procédures d'attaque les mieux appropriées.

Les actifs aériens des pays moins développés sont généralement peu nombreux et peu sophistiqués. Leur aviation de combat consiste généralement en quelques douzaines d'avions multifonctions équipés de technologie ancienne. Les fournisseurs préfèrent que les autres pays restent en dessous de leurs propres capacités nationales, éviter la course aux armements et maintenir un équilibre militaire régional sans danger. Ceci signifie que les pays voisins n'auront pas à affronter de risques inacceptables. Les pays moins développés seront seulement capables de mettre sur pied une défense aérienne incomplète, caractérisée par des trous dans leur couverture radar, c'est-à-dire qu'ils ne seront pas capables de répondre efficacement à l'arrivée d'attaques aériennes. Cette situation sera bénéficiaire pour l'ennemi capable de réussir une surprise tactique et peut même permettre de multiples attaques aériennes contre des cibles-clés.

N'importe quelle planification d'attaques aériennes à l'intérieur d'un territoire ennemi doit être basée sur une information actuelle et précise. Dans les petits pays, les actifs aériens et les armements sont rares. Les remplacer pose des problèmes. Les matériels de substitution sont chers et des équipages entraînés sont un luxe parce que la formation est limitée. C'est pourquoi une opération d'attaque doit être soigneusement planifiée pour assurer le retour des actifs aériens, indispensables pour les opérations suivantes.

Le succès sera la plupart du temps basé sur un avion subsonique peu coûteux. Pour qu'il soit fiable, un appareil doit être au minimum équipé d'un système de navigation et de contrôle de feu, d'un système mondial de positionnement, d'un système de détection d'émission radar, d'une défense anti-missiles sol-air et d'un radar multifonctions. Cette plate-forme aérienne doit être capable de transporter environ deux tonnes de missiles à guidage de précision et une paire de missiles d'interception aérienne.

La présence de munitions tirées à distance de sécurité augmente énormément le risque présenté par un appareil intrusif. Le ravitaillement en l'air est également une option souhaitable, bien qu'elle ne soit pas essentielle si

le rayon de combat de l'avion est de l'ordre d'un millier de kilomètres. L'appareil doit alors exécuter un profil de vol haut-bas-haut pour échapper aux défenses aériennes de l'ennemi, mais ce type de profil entraîne une forte consommation de carburant.

Cette liste restreinte d'exigences ne comble pas les besoins que les planificateurs peuvent imaginer mais est un bon fil directeur. Le nombre d'avions de combat dans les petites armées de l'air est tellement restreint que chaque opération devrait être planifiée de telle sorte que chaque appareil atteigne et attaque sa cible avec succès. Dans ces circonstances, il serait imprudent et inutile d'engager l'armée de l'air du pays A dans une campagne préliminaire de supériorité aérienne puisque le pays B rechercherait la même position de domination. Dans ce cas, pourquoi se battre pour atteindre un niveau qui peut d'ores et déjà être exploitable ?

L'appareil du pays A aurait toutes les chances d'atteindre les cibles désignées sans que le pays B soit capable d'arrêter l'attaque. Puisqu'il n'y aurait pas eu de lutte préalable pour la supériorité aérienne, le commandement aérien de A pourrait utiliser sa créativité pour concevoir des ordres intelligemment fragmentés pour aider ses avions à pénétrer dans le pays B et neutraliser le risque représenté par la défense aérienne de B. La même réflexion se fait au sein de la direction de l'armée de l'air de B. Quel type de défense utiliserait A pour contre-carrer toute attaque de ses centres vitaux ? Ses défenses ne vont probablement pas être supérieures à celles de B. En ce cas, pourquoi penser que B risquerait ses maigres ressources pour conduire une bataille de domination aérienne qui n'ait pas de sens ?

Nous abordons maintenant un exemple plus manifeste. La situation de domination aérienne examinée dans la confrontation théorique de deux grandes puissances (pays C et D) n'aurait qu'une mince ressemblance avec celle décrite pour des pays tels A et B. Dans un conflit entre grands pays, la nécessité de supériorité aérienne se montrerait d'une réelle urgence. Chaque armée de l'air serait probablement assez puissante pour empêcher l'autre de survoler impunément son territoire.

C'est pourquoi une campagne préliminaire de supériorité aérienne peut être utile. Quoiqu'il en soit, pour les pays A et B, la liberté mutuelle d'action dans l'air serait due à leur faiblesse mutuelle. Les planificateurs des pays A et B devraient donc consacrer un effort majeur pour orchestrer une pénétration intelligente dans l'espace aérien ennemi, laissant de côté la théorie et la doctrine enseignées par les armées de l'air importantes. Ils devront tout simplement appliquer leurs propres méthodes, adaptées à la dure réalité de leur situation de ressources restreintes.

Maintenant, j'espère que mes idées seront mieux comprises si les lecteurs remarquent que je ne rejette pas d'emblée un concept historique utile mais dont je dis plutôt qu'il doit être interprété avec souplesse. C'est pourquoi je conseille vivement une analyse libre de toute idée préconçue comme premier pas dans l'étude de chaque conflit. Il est certain que cette façon de faire nous aidera à comprendre comment utiliser les armées de l'air dans les pays de second rang.

Autres réalités

L'utilisation de doctrines destinées aux opérations militaires à grande échelle causerait de sérieux problèmes appliquée à des pays comme A et B, à cause de l'énorme écart de potentiel militaire. Mais certains militaires de pays faibles montrent une inexplicable fascination pour les guerres concernant les grandes puissances. Ils aspirent à imiter et même à surpasser les victoires remportées par les grandes puissances, souvent sans évaluer les conditions dans lesquelles ils auraient à employer de telles forces. Au début, ils s'imaginent être les partenaires fictifs d'un pays qui a réussi à écraser la résistance d'un autre pays à peine trois ou quatre semaines après avoir lancé un blitzkrieg aérien ayant détruit 85 pourcent des cibles stratégiques de ce pays, y compris son aviation.

Bien qu'ils ne soient pas des participants importants, ils partagent la victoire avec enthousiasme et se laissent hypnotiser par la doctrine qui a parrainé l'éclatant triomphe.

Ils ignorent naïvement le fait que les états puissants combattent selon leurs capacités matérielles et que les capacités des états mineurs sont bien en deçà. La doctrine ne peut donc pas être la même pour des plus petits pays que pour les pays puissants. Cela ne veut pas dire que l'on doit écarter tout ce que les grandes nations font ou pensent. Tout enseignement découlant des principales alliances de guerre doit être respecté, évalué et adapté aux alliances des petits pays où l'on forme des professionnels de second rang. Ce que les aviateurs des petits pays ne doivent pas chercher à faire, c'est obtenir un Maîtrise alors que, du point de vue de l'équipement, ils préparent le Bac.

Comme s'il n'y avait pas suffisamment de problèmes à résoudre, les scénarios stratégiques qui se font jour suggèrent la nécessité d'une autre révision de la doctrine actuelle. Les guerres conventionnelles du XX^e siècle qui concernaient la force aérienne, en partant de la première guerre mondiale jusqu'à celle du Kosovo, sont remplacées par toutes sortes de conflits qui de plus près ressemblent plus à de persistantes et dangereuses querelles domestiques qu'à des confrontations militaires traditionnelles. Quoiqu'il en soit, ces explosions découlant de causes sociopolitiques et économiques ont une indiscutable virulence presque aussi déstabilisante que les résultats causés par les anciennes guerres, car elles incitent à un engagement militaire de la part des grandes puissances par l'intermédiaire d'institutions et de coalitions multinationales.

Dans ces guerres, l'idée que l'on doit toujours combattre pour la supériorité aérienne n'est qu'un dogme parmi d'autres, auquel on doit faire face. Toute la théorie et doctrine des guerres conventionnelles est déséquilibrée parce que la confrontation se fait souvent entre un état et un acteur non étatique, comme en Tchétchénie, en Colombie, en Afghanistan et en Irak où les adversaires contre lesquels on devrait combattre pour la domination aérienne n'ont pas d'actifs aériens. Ces adversaires n'ont que très rarement des ressources militaires aériennes qui leur soient propres, même s'ils possèdent une poignée de vieux chasseurs ou une aviation

légère civile. Dans ce cas, les utilisateurs essaieront de se dissimuler derrière la réglementation aérienne civile internationale même s'ils ne font pour l'essentiel que des missions aériennes militaires.

En outre, les territoires ennemis sur lesquels on devrait envoyer des chasseurs-bombardiers détruire des cibles stratégiques, ne sont pas toujours clairement définis. Les zones hostiles débordent souvent sur les zones qui devraient légalement être sous contrôle gouvernemental. De plus, des explosions violentes ont souvent lieu dans des zones urbaines où il est très compliqué de repérer les forces ennemies et des avions d'attaque ne peuvent pas intervenir sans danger pour les populations amies ou causer des effets politiques non désirés.⁶

Dans de telles circonstances inaccoutumées, est-ce que les commandements aériens vont encore avoir besoin d'envisager de conquérir la liberté d'action dans l'air ? Un regard sur l'histoire récente montre que ce besoin diminue. Des factions illégales peuvent organiser une défense succincte à l'encontre des avions à partir d'armes automatiques de petit calibre et de systèmes antiaériens portables par un homme, mortels pour les avions volant à basse altitude. Cette sorte de défense peut descendre un appareil parce que la plupart des vols d'avions et d'hélicoptères traversent des zones ouvertes où l'ennemi cherche en général refuge contre les incursions aériennes. En dépit de leur protection sophistiquée, la vulnérabilité des hélicoptères augmente sérieusement dans les zones urbaines.

Dans les zones occupées par la guérilla, on peut oublier la lutte pour la supériorité aérienne parce qu'elle n'a pas de raison d'être et non parce que le concept est remis en question. Ce sont des forces basées à terre et suivant les règles de la guerre de guérilla qui attaquent l'état. Dans ces cas-là, l'armée de l'air a le contrôle total de l'espace aérien sans avoir eu à engager de combat. Ceci n'exclut pas le risque posé par les armes anti-aériennes que peut posséder l'ennemi ni ne justifie des opérations SEAD à cause du petit nombre et de la nature fugace de très petites cibles mobiles. La défense aérienne de la guérilla ne présente pas une opposition significative et n'em-

pêche pas le gouvernement d'exploiter la supériorité aérienne. D'un autre côté, la direction aérienne doit planifier l'aide aux forces terrestres qui ont la responsabilité de mener à bien d'importantes opérations. Dans de tels scénarios, la bataille sera conduite au sol par des forces spéciales avec le support d'autres services, si nécessaire.

Est-ce que cela signifie que l'armée de l'air n'aura plus à jouer de rôle important dans la bataille faite d'adversaire ? Qu'il n'y ait pas de combat pour la domination aérienne ne diminue pas la valeur des services que peut fournir l'aviation. Cette force a beaucoup à offrir en termes de renseignement offensif, de transport aérien tactique, de commandement et contrôle aéroportés, d'opérations psychologiques, d'appui aérien rapproché, de recherche et sauvetage en combat et d'évacuation médicale.

Il ne faut pas non plus oublier le développement des avions sans pilote (*Unmanned Aerial Vehicle* – UAV) en matière de renseignement et d'attaque à longue distance de cibles au sol. Le Congrès américain a prévu la participation de ces engins dans la future stratégie de défense nationale, la commission des finances de la défense invita le département de la défense à « poursuivre de façon agressive et travailler sur les systèmes d'armes contrôlées à distance avec cet objectif : un tiers des avions opérationnels d'attaque nucléaire américains doivent être sans pilote dans moins de dix ans ». Pour commencer à remplir cet objectif, elle accorda les fonds nécessaires pour le développement des UAV et des avions d'attaque sans pilote.⁷

Les états de second rang ayant de faibles ressources défensives sont loin de pouvoir augmenter leur arsenal d'équipement avancé, sauf pour certains matériels plus modestes. Une fois que ces nouveaux systèmes UAV offensifs auront atteint un statut opérationnel dans l'hémisphère nord, ils révolutionneront la doctrine de l'armée de l'air. L'UAV *Global Hawk RQ-4A* de Northrop Grumman a volé non-stop des Etats Unis en Australie. Il peut croiser à 340 nœuds, atteindre une altitude de 65.000 pieds et a une autonomie de 35 heures.⁸ D'autres UAV sont à l'essai pour l'agence des projets de

recherche avancée de la défense, par Boeing et Lockheed Martin aux Etats-Unis et Dassault aviation en France. Ces projets nous portent à croire qu'il existera bientôt des plateformes UAV furtives qui atteindront leurs cibles sans devoir attendre une campagne réussie de conquête de supériorité aérienne.

Même si les états les moins riches devront continuer de nombreuses années à penser en termes d'opérations aériennes « historiques » à cause de leurs actifs vieillots, cela ne veut pas dire qu'ils ne doivent pas espérer obtenir un jour quelques nouvelles technologies. Les contraintes financières peuvent être une incitation à accélérer la recherche nationale correspondant aux budgets domestiques. L'organisme argentin CITEFA – *Instituto de Investigaciones Científicas y Técnicas de las Fuerzas Armadas* (Institut de la recherche scientifique et technique des forces armées) par exemple, développe lentement un hélicoptère piloté à distance qui peut représenter un début intéressant.⁹

Dans les théâtres d'opérations non conventionnelles, on peut trouver un milieu opérationnel qui incite à l'emploi de petites forces dans des zones réduites où il n'y a pas de systèmes d'objectif mais où l'on trouve des petites cibles individuelles d'une certaine valeur. Mais ne vous y trompez pas. Le changement que nous envisageons ne signifie pas que l'on s'approche du moment où l'on n'aurait plus besoin de conserver et exploiter une domination aérienne. Bien que les nouveaux environnements aériens diffèrent des précédents, il nous faut conserver la capacité de se replier en une guerre conventionnelle, ce qui ne revient pas à dire que de telles guerres n'auront plus jamais lieu.

Conseil aux aviateurs d'aujourd'hui

Affirmer qu'il n'est jamais obligatoire de se battre pour la supériorité aérienne peut entraîner des mécontentements accusant de trahir une doctrine qui a permis la gloire de la force aérienne. Mais dans un débat moins exacerbé, les orthodoxies les plus enracinées laisseront graduellement la place à l'évidence

d'expériences convaincantes. Des exemples et des formations incluant des facteurs non conventionnels y contribueront.

Des stratégestes progressistes et à l'esprit ouvert gagneront probablement l'admiration et le respect des chercheurs et des étudiants. Il est indispensable de ne pas se laisser distancer au moment de mettre la doctrine à jour, mais ce n'est pas la première fois qu'un besoin de changement aura divisé la famille des aviateurs. Les membres de la communauté aéronautique devraient se souvenir que l'aviation a une forte prédisposition à produire des événements surprenants. Il suffit de rappeler que 66 ans seulement ont séparé le premier vol d'un engin « plus lourd que l'air », d'une visite à la lune.

Quelle fut la vertu principale des prophètes qui ont présagé exactement le potentiel de la force aérienne ? Ils ont prévu la façon dont la force aérienne pouvait obtenir des résultats décisifs dans les guerres futures. Ils ont basé leurs idées sur le raisonnement et l'intuition plutôt que sur des formules scientifiques et cette manière d'agir n'a pas de raison de changer bien que les circonstances, évidemment, soient différentes de celles du « bon vieux temps ». Une fois encore, nous essayons de voir au-delà de ce que les forces aériennes modernes peuvent faire si elles reçoivent une information valable et une qualité de détails supérieures à celles qui étaient disponibles aux premiers jours de l'aviation. L'important est que nous sommes confrontés à des changements majeurs de la nature des conflits armés. Nous devons donc élaborer un raisonnement solide et compréhensif parce que les changements à venir vont nous obliger à corriger la théorie de la puissance aérienne sans en ébranler la nature.

Pour récapituler ma démonstration, j'insiste sur la nécessité de procéder à une complète analyse de la situation avant de décider si l'on doit combattre pour la domination aérienne. Les professionnels ne vont pas entreprendre des efforts qui ne rapporteraient rien et consommeraient malgré tout des actifs aériens chers et rares. C'est un risque trop élevé pour les grandes puissances aussi bien que pour les pays plus faibles. La différence est que les premiers peuvent remplacer leurs pertes avec l'aide de leurs indus-

tries et finances nationales. Les erreurs ont de plus sérieuses conséquences dans les pays faibles puisqu'en gaspillant leurs actifs aériens dans d'inutiles opérations de supériorité aérienne, ils compromettent d'autres opérations nécessitant aussi la force aérienne.

Mes idées ne sont pas opposées à la destruction de l'aviation ennemie, de leurs bases et de leurs réserves, mais divergent un peu de l'opinion courante concernant la nécessité de se battre pour la supériorité aérienne. Ce dernier choix implique une campagne préalable spécifique de domination aérienne parce que l'aviation ennemie peut entraver notre propre liberté d'action en l'air permettant d'atteindre les cibles-clés. D'un autre côté, nous devrions éviter une campagne de domination aérienne qui servirait seulement à détruire les actifs aériens ennemis pour des raisons purement dogmatiques.

Quand il devient nécessaire de combattre pour la supériorité aérienne, nous devons élaborer des plans SEAD et la destruction des unités aériennes ennemies en l'air et au sol. Si l'on n'a pas besoin de ce combat de domination aérienne, on doit mener en parallèle les attaques contre les forces aériennes ennemies et contre d'autres cibles, l'attaquant renforçant ainsi la liberté d'action en l'air qu'il possède déjà. C'est pourquoi les planificateurs doivent réfléchir froidement, sans se laisser intimider par les objections des conservateurs. Une analyse méthodique de la situation montrera la meilleure ligne de conduite et la plus acceptable. Nous aurons besoin pour cela d'un service de renseignement bien informé et ouvert d'esprit. Des données de renseignement dépassées et incomplètes mèneraient à de mauvaises opérations et dans le domaine aérospatial, de telles négligences sont très coûteuses.

La décision de combattre pour la supériorité aérienne est donc une lourde responsabilité qui ne peut pas être remise en question, ni aveuglement adoptée telle une obligation incontournable. Dans le commandement aérien, le personnel des opérations doit travailler de façon très rapprochée avec le personnel des renseignements avant de soumettre un plan d'action. Il est indispensable que le personnel opérant ait une compréhension

claire des besoins pour planifier ou laisser de côté un combat initial de contrôle de l'espace aérien et spatial. Se battre pour la domination aérienne comme but ultime n'a pas de sens s'il n'y a pas d'intention de l'exploiter.

La supériorité aérienne est une condition favorable si elle est directement conçue et exploitée pour atteindre des résultats stratégiques. Je répète que je ne m'insurge pas contre cette idée mais je suis convaincu que l'on ne doit jamais gaspiller des ressources rares pour effectuer des opérations inutiles. Si le pays A peut directement attaquer le cœur de l'ennemi B avec une liberté d'action aérienne adéquate, pourquoi se lancer dans un combat de domination aérienne ? Si le pays B est tout aussi vulnérable que le pays A aux attaques aériennes, il protégera avec peine ses propres centres vitaux et ne sera pas capable d'opposer une défense importante. On peut penser que A remplira sa mission de façon satisfaisante sans avoir entrepris d'opérations superflues.

Inclure ce concept simple dans la doctrine et les habitudes du personnel aérien marquerait une étape dans l'utilisation efficace des actifs aériens dans la mesure où, objectivement, le ratio profit-coût serait meilleur. Pour une petite armée, un simple chasseur serait probablement équivalent à toute une unité d'une grande armée de l'air et cette évaluation justifierait qu'il soit utilisé contre la cible la plus profitable. La valeur militaire d'un avion ne représente pas seulement son coût initial. La chance de pouvoir le remplacer pendant le cours de la guerre est assez mince parce qu'un pays de second rang devra certainement faire face à un embargo sur les armes imposé par les grandes nations.

Epilogue

Je ne sais pas si ces arguments atteindront leur but qui est d'ouvrir un débat sur ces sujets

de doctrine. Si je peux convaincre des lecteurs d'en discuter, j'en serai heureux, même s'ils ne sont pas de mon avis. Je suis loin d'attendre une totale concordance de vues. Je cherche seulement à dépoussiérer les concepts que les conformistes ont déjà rangés au grenier de l'histoire de l'aviation. Il y a trop de variantes dans les conflits humains pour que nous acceptions sans réfléchir les règles d'engagement et les doctrines qui ont réussi dans les guerres passées.

Malgré un écart considérable entre elles et les puissances de premier rang, les petites armées de l'air ne doivent pas se baser sur une doctrine dépassée ou inculquée de loin. Les petites armées ont pendant longtemps observé les événements de pays lointains et ont cédé à la tentation d'utiliser l'expérience des autres, croyant qu'en les imitant elles n'auraient pas à établir leurs propres doctrines. Je reconnais que cette habitude a eu des résultats bénéfiques, mais elle a aussi conduit à des erreurs coûteuses qui n'ont pu être rattrapées. Quoiqu'il en soit, il est encore temps d'inverser la tendance de croire que ce qui est importé est parfait alors que ce qui est « fait maison » est de peu de qualité.

Les petites armées de l'air doivent s'adapter à leurs propres environnements et situations, prenant avantage de ce qui est utile et laissant de côté ce qui ne l'est pas. Nous devons découvrir notre propre cosmos et apprendre comment opérer à l'intérieur, en optimisant ce qui est disponible et utilisable. Nous ne devons pas nous laisser hypnotiser par les prodigieux mirages que les nations avancées exhibent généreusement. Nous proposons plutôt d'examiner notre conception pour des solutions régionales, celles que nous avons actuellement besoin de résoudre. □

Notes

1. Voir Earl H. Tilford Jr., *Setup: What the Air Force Did in Vietnam and Why* (Context : Ce que la force aérienne a fait au Vietnam et pourquoi), (Maxwell AFB, AL: Air University Press, 1991).

2. Tom Clancy avec Chuck Horner, *Every Man a Tiger* (Tout homme est un tigre), (New York: Putnam, 1999), 274-75.

3. Ibid., 274.

4. Voir Comodoro Rubén Oscar Moro, *Historia del Conflicto del Atlántico Sur – La Guerra Inaudita II* (Histoire des conflits de l'Atlantique du sud – La guerre impersonnelle), (Buenos Aires, Argentine : Ecole de guerre, août 1997).

5. Ibid., 4.

6. Voir Comodoro José C. D'Odorico, "*La Guerra No Convencional*" (La guerre non conventionnelle), (Buenos Aires, Argentine, 2003).

7. *National Defense Appropriation Act of 2001* (Loi d'appropriation de la défense nationale de 2001), Senat – Rapport 106-292, 106e Cong., 2e sess., GlobalSecurity.org http://www.globalsecurity.org/military/library/congress/2000_rpt/sr292.htm.

8. "RQ-4 Global Hawk—High Altitude, Long Endurance, Unmanned Aerial Reconnaissance System," (RQ-4 Global Hawk – haute altitude, longue endurance, système de reconnaissance en aéronef inhabitée), fact sheet, Northrup Grumman Integrated Systems, http://www.is.northropgrumman.com/new_fact_sheets/Northrop/Digital_press_kit/AFA/docs/global_hawk_fact_sheet.doc.

9. CITEFA est un organisme dont le siège social est à proximité de Buenos Aires, Argentine. C'est le centre civilo-militaire qui évalue et développe les projet des force armées argentines. Voir J. C. D'Odorico, *Revista Aérea*, (New York: Strato Publishing Co., 2001).

La plus grande difficulté n'est pas de persuader les gens d'accepter de nouvelles idées, mais de les persuader d'abandonner les anciennes.

John Maynard Keynes

Les plus grandes histoires de succès sont celles de personnes qui, ayant reconnu un problème, l'ont transformé en une opportunité.

Joseph Sugarman