



MINISTÈRE
DES ARMÉES

*Liberté
Égalité
Fraternité*

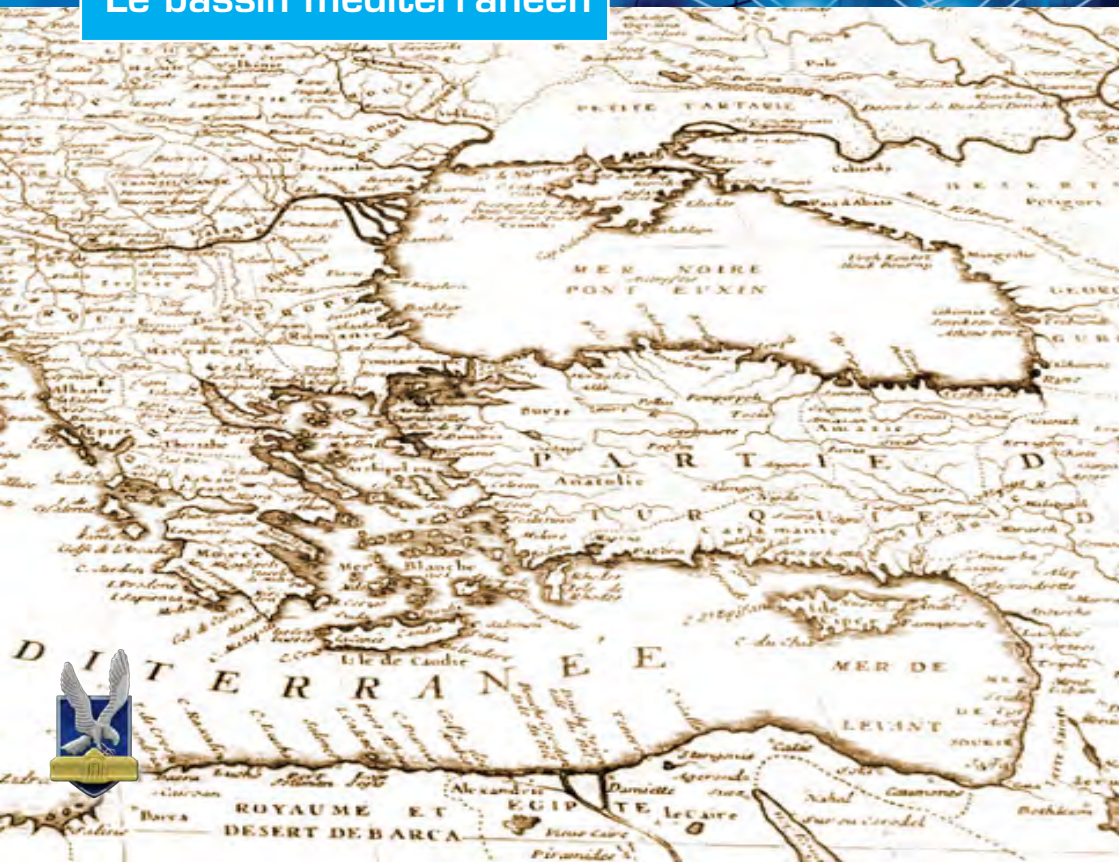


ARMÉE DE L'AIR
& DE L'ESPACE

CARNETS DE VOLS

N° 141 – 2022

Le bassin méditerranéen



ÉDITO

« *Qu'est-ce que la Méditerranée ? Mille choses à la fois, non pas un paysage mais d'innombrables paysages, non pas une mer, mais une succession de mers, non pas une civilisation, mais des civilisations entassées les unes sur les autres.* » Difficile de résister à la tentation de citer Fernand Braudel pour un numéro consacré au Bassin méditerranéen. Comme l'exprime le grand historien, l'étude de cet espace géographique impose la convocation de l'ensemble des sciences humaines et sociales ainsi que la prise en compte de différentes temporalités. Les lecteurs trouveront ainsi dans ce numéro le rappel de certains événements fondamentaux, allant de la bataille d'Actium en 31 avant notre ère à la guerre des Six Jours en 1967. Mais ils pourront aussi y lire des analyses sur le temps long du Bassin méditerranéen en tant que zone d'échange pluriséculaire ou encore sur les enjeux de sécurité alimentaire que concentre cet espace.

À une plus petite échelle temporelle, la Méditerranée a également vu certains des grands exploits de l'histoire aéronautique, au premier rang desquels sa première traversée, lorsque Roland Garros décolla de Saint-Raphaël aux aurores du 23 septembre 1913 pour atterrir à Bizerte huit heures plus tard. Puis, tout au long du ^{xx}^e siècle, le théâtre méditerranéen a connu certaines opérations qui ont profondément transformé notre vision de la puissance aérienne. En 1936 c'est par exemple un des premiers ponts aériens qui marque le début de la guerre d'Espagne, tandis qu'en 1941 l'opération *Merkür* en Crête pose les fondements de la manœuvre aéroportée. Le débarquement de Provence illustre quant à lui les progrès alliés dans le domaine des opérations combinées alors qu'en 1956 la crise du canal de Suez voit les troupes franco-britanniques bénéficier d'un avantage substantiel grâce à l'acquisition rapide de la supériorité aérienne, dont l'exploitation fait encore débat aujourd'hui.

En espérant que le lecteur trouvera dans ce numéro les clés de compréhension de cette « mer au milieu des terres » qui relie 25 États riverains, nous tenons à remercier vivement le comité pédagogique des *Carnets de vols* ainsi que l'ensemble des auteurs pour la grande qualité de leur travail.

CNE Ivan SAND, rédacteur en chef des *Carnets de vols*



Centre d'études stratégiques
aérospatiales (CESA)

Directeur de la publication :
GBA Julien Sabéné

Rédacteur en chef :
Cne Ivan Sand

Rédacteur en chef adjoint :
Ltt Anne Maurin

Rédacteur du CESA :
Adc Jean-Paul Talimi

Maquette :
M. Emmanuel Batisse
M. Philippe Bucher

Relecture :
Lcl (R) Danielle Emeras

Diffusion :
M. Claude Donavin
Clc Mathieu Cornu

Correspondance :
CESA
1 place Joffre,
75700 PARIS SP 07 - BP 43
Tél. : 01 44 42 80 55
MTBA : 861 753 80 55

Impression :
Imprimerie EDIACA (Établissement
d'impression, de diffusion et d'archi-
vage du commissariat des armées)

Tirage 1 200 exemplaires

Les opinions émises dans les articles
n'engagent que la responsabilité
des auteurs

TOUS DROITS DE REPRODUCTION
RÉSERVÉS
ISSN 2803-435X

Sommaire

Le Bassin méditerranéen

Enjeux politiques contemporains

4

- Carte de la Méditerranée 4
- La Méditerranée, carrefour et enjeux 6
- Agriculture et sécurité alimentaire
en Méditerranée : un front de tensions 10
- Géopolitique de la « plus grande Méditerranée » 12
- L'Égypte, acteur en médiation internationale 14
- La Méditerranée orientale : une mer de gaz ? 16
- Le canal de Suez, voie de communication
stratégique 18
- La recomposition politique des Balkans
après 1990 20
- Le dispositif aérien de l'OTAN en Méditerranée...22
- La base aérienne 126 de Solenzara 26
- Le CEV d'Istres : entre patrimoine
et pôle innovateur de l'aéronautique française 28
- *Hamilton – Harmattan* : regards croisés 30
- En Libye, le drone transforme
le champ de bataille 32

Histoire militaire et aérospatiale

34

- La bataille d'Actium : le triomphe d'Octave 34
- Bonaparte en Italie, la naissance d'une légende... 36
- 1911, les premières opérations aériennes
au-dessus de la Libye 38
- *La Maîtrise de l'air*, œuvre prophétique
de Giulio Douhet 40
- La pensée stratégique d'Amedeo Mecozzi 42
- Roland Garros traverse la Méditerranée 44
- Les forces aériennes françaises au Levant
de 1918 à 1945 46
- Le raid Italie-Australie-Japon de 1925
en hydravion 48

SOMMAIRE

– L’envol des hydravions	52
– En 1936, la guerre d’Espagne débute par un pont aérien	54
– L’opération <i>Merktür</i> , tournant dans l’utilisation des troupes aéroportées.....	56
– Les <i>Red Tails</i> , une épopée afro-américaine durant la seconde guerre mondiale en Italie.....	58
– Le <i>P-38</i> , dernier avion du commandant de Saint-Exupéry	60
– Rommel contre Montgomery : le renard et le sphinx	62
– La composante aérienne du débarquement de Provence.....	64
– La guerre aérienne de Suez	66
– Le Centre interarmées d’essais d’engins spéciaux et les fusées <i>Véronique</i>	68
– Le tournant géostratégique de la guerre des Six jours (5 au 10 juin 1967).....	70

Carte de la Méditerranée



Méditerranée



La Méditerranée, carrefour et enjeux

Mer et mère de grandes civilisations, la Méditerranée, couloir de 4 000 km reliant 25 États riverains, met en œuvre depuis des millénaires des enjeux commerciaux, géopolitiques et de circulation qui en font une interface parmi les plus dynamiques du monde.

Si l'on excepte le conflit israélo-arabe, cet espace pouvait sembler apaisé depuis la fin de la guerre froide. Mais les révolutions arabes, la crise migratoire, les manœuvres turques, la dégradation de la situation proche-orientale et, encore plus récemment, la crise sanitaire, rallument des foyers de tensions qui pourraient, à court terme, menacer l'équilibre méditerranéen.

Le récent blocage du canal de Suez a montré à quel point nos échanges étaient dépendants de ce célèbre passage maritime. La Méditerranée fait transiter près de 25 % du volume mondial du trafic maritime. Les flux de navires marchands, aux dimensions parfois hypertrophiées, ne cessent d'augmenter. Ils concernent d'abord le transport d'hydrocarbures, essentiellement du pétrole (60 % de la consommation européenne), depuis la mer Noire ou le golfe Persique. La modernisation du canal de Suez, rendue plus urgente par sa paralysie accidentelle, devrait permettre de doubler à terme le nombre de containers transitant par la Méditerranée, qui compte le plus grand nombre de ports dans le monde. La Méditerranée était la première destination touristique mondiale avant la pandémie, ce qui soulève d'épineuses questions environnementales. Près d'un touriste sur trois fréquentait ses côtes en 2019, entraînant de la densification urbaine du littoral, de la pollution visuelle et maritime, ou encore de la dégradation de la biodiversité en raison des croisières. Les côtes françaises, italiennes, espagnoles, croates, slovènes et grecques sont parmi les plus affectées de la région.

La déstabilisation de nombreux États du Proche-Orient fracture les circuits commerciaux habituels. Le Liban peine à sortir de la crise institutionnelle et économique qui l'affaiblit depuis une décennie et conduit une grande partie de ses élites à s'exiler. L'Égypte, la Libye, l'Algérie, la Tunisie, en proie à des mouvements de contestation, doivent faire face à une économie en crise

fragilisée par la corruption. Les interventions turques, chinoises et russes dans la plupart des zones à risque n'est pas de nature à rassurer les investisseurs. Cet espace d'échange économique se divise de nouveau sur la question des ressources énergétiques dans un contexte d'aggravation des tensions politiques et identitaires. La question des droits de pêche et de l'exploitation des hydrocarbures affecte les relations entre États dans leur quête d'emprise sur ces espaces maritimes. La récente découverte de gisements de gaz naturel dans l'est du Bassin suscite les convoitises d'Ankara qui ont provoqué une recrudescence de tensions avec Athènes lorsque des navires turcs ont croisé dans les eaux chypriotes. La Chine étend peu à peu ses « nouvelles routes de la soie » depuis Alexandrie et Le Pirée jusqu'à Alger et Naples. La Russie déploie depuis la mer Noire et notamment depuis la Crimée son emprise économique et militaire dans la zone méditerranéenne, entre autres sur la Syrie et la Libye. Ne parvenant pas à se saisir de la proximité du premier marché mondial, les États méridionaux de la Méditerranée demeurent peu intégrés, et nombre de leurs ressortissants, devant la situation politique et économique de leur pays préfèrent fuir, y compris par des moyens de fortune.

Au niveau démographique, si les pays méditerranéens connaissent une tendance générale au vieillissement de leur population, le taux de natalité demeure élevé et une partie de la jeunesse préfère fuir pour l'Europe. La transition démographique est encore inachevée en Égypte et en Algérie. Les taux de fécondité restent ainsi supérieurs à 2 voire 2,5 sur la rive sud de la mer quand ils peinent à atteindre 1,8 au nord. Depuis 1945, la mobi-



lité démographique renforce la présence de populations méditerranéennes extra-européennes dans les agglomérations occidentales. Dans les Balkans, cette tendance s'ajoute à l'existence de communautés anciennes héritées de l'occupation ottomane. La situation conflictuelle au Maghreb et la faiblesse structurelle des systèmes de solidarité au Proche-Orient et en Afrique subsaharienne provoquent le déplacement de milliers de migrants vers la Grèce, l'Espagne et l'Italie. Les migrants d'Afrique noire empruntent les voies marocaines pour tenter de gagner l'Espagne *via* Ceuta et Melilla âprement disputées par Madrid. La Libye est la porte méditerranéenne des migrants venus de la péninsule Arabique, du Soudan et de la Somalie qui veulent rejoindre Lampedusa en Italie. Ceux qui fuient les zones de conflit en Syrie et en Irak espèrent gagner la Grèce en passant par la Turquie. Depuis 2013, l'opération italienne *Mare Nostrum*, puis *Triton*, a permis de sauver des centaines de milliers de vies mais n'a pas réussi à neutraliser les passeurs. Aujourd'hui, l'agence européenne Frontex se heurte à des situations juridiques rendues inextricables par la complexité des droits de chaque État. L'Organisation internationale des migrations avance le chiffre d'environ 3 000 décès en mer chaque année. La crise migratoire est devenue un enjeu géopolitique. Ainsi la Turquie et la Libye avant elle font pression sur l'Union européenne pour obtenir des aides en échange du maintien sur son sol de milliers de migrants venus des pays limitrophes dont la Syrie (depuis 2011).

Ces crispations sont amplifiées par la résurgence de tensions longtemps étouffées que les « révolutions arabes » ont mises soudainement en lumière. La présence de la VI^e flotte de l'*US Navy*, depuis la mise en place du traité d'alliance Nord-Atlantique (OTAN), en 1949, comme celle de flottes non méditerranéennes, confère à cet espace géopolitique une dimension mondiale. Le fait conflictuel est consubstantiel de l'histoire méditerranéenne. Salamine, Actium, Lépante, Aboukir, Mers-el-Kébir résonnent comme autant de batailles qui semblent avoir infléchi le cours de l'histoire. La chrétienté et le monde musulman s'y sont disputés la maîtrise des mers et l'accès aux terres. Le xvi^e siècle voit s'y affronter l'Empire Habsbourg et l'Empire ottoman avant que les puissances occidentales n'en fassent le théâtre maritime de leurs ambitions jusqu'en 1945. La guerre froide réfracte les antagonismes entre Américains et Soviétiques. Les intérêts géopolitiques recouvrent de moins en moins le clivage Nord-Sud. Le conflit israélo-arabe agite le littoral proche-oriental depuis près d'un siècle. Les récents affrontements qui



(photo : ©econostrum.info)

ont embrasé Jérusalem soulignent, au-delà des questions juridiques, la complexité de l'enchevêtrement confessionnel de la Vieille Ville. Sans parler du conflit qui fait rage dans la bande de Gaza, ou de la question des colonies juives en Cisjordanie qui rendent toute solution politique définitive

illusoire. La faillite des régimes autoritaires a favorisé l'implantation des islamistes. La menace djihadiste qui pèse autant sur les rives septentrionales que méridionales fait de la Méditerranée une ligne discontinue d'affrontements. La Turquie, membre de l'OTAN et candidate à l'Union européenne, fait le lien entre la mer Noire, le Caucase et la Méditerranée. Le Liban attire l'attention diplomatique française depuis des années pour tenter de faire sortir le pays de son enlèvement institutionnel. Les frontières se ferment plus que jamais, Israël et le Liban ou le Maroc et l'Algérie repoussant toujours plus loin les volontés d'intégration régionale.

La Méditerranée est une métonymie des dynamiques mondiales. Espace de circulation que l'on croyait pouvoir être apaisé par l'OTAN, la région fait aujourd'hui face aux convoitises chinoises et russes fragilisant ainsi les projets euro-méditerranéens. Berceau de la démocratie dans son versant nord, cette zone de transit essentielle qu'est la Méditerranée est exposée à la violence et à la fragilité de régimes autoritaires ou défaillants. On peut s'interroger, avec Fernand Braudel, sur ce qu'est la Méditerranée : une variété de paysages ? Une histoire partagée ? Une culture commune ? Sans doute, un peu tout à la fois. Face au chaos qui guette cet espace, on a envie d'espérer avec cet auteur de *La Méditerranée* : « *Plus qu'aucun autre univers des hommes, la Méditerranée ne cesse de se raconter elle-même, de se revivre elle-même.* »

Agriculture et sécurité alimentaire en Méditerranée : un front de tensions

L'histoire de la Méditerranée et de ses transformations sociopolitiques peut se lire, dans les temps longs et jusqu'aux conflits récents, au travers d'un prisme agro-politique. L'alimentation et l'agriculture sont des éléments structurants de la vie politique et sociale et plus globalement de la géopolitique dans les pays du sud et de l'est de la Méditerranée.

L'agriculture n'est pas un secteur économique comme les autres : elle contribue à nourrir la population tout en étant un mode de vie en relation avec des dynamiques sociales, démographiques, environnementales et politiques. Bien qu'en déclin dans sa contribution au Produit intérieur brut et à la croissance économique, l'agriculture demeure pourvoyeuse d'emplois, de revenus mais aussi de stabilité. Au Maroc, près de 40 % de la population dépend du secteur agricole et, dans le même temps 37 % des revenus des ménages est dépensé en alimentation dans le Royaume, en Égypte ou en Jordanie.

Afrique du Nord et Moyen-Orient : l'hyperdépendance en céréales

S'ils ne représentent que 3 % de la population mondiale, les pays arabes méditerranéens demeurent fortement dépendants des marchés internationaux pour garantir leur sécurité alimentaire. Avec plus de 30 % des importations mondiales de blé, la zone Afrique du Nord-Moyen-Orient est particulièrement vulnérable aux vicissitudes géopolitiques et aux crises sur les marchés agricoles. À elle seule, l'Égypte a importé entre 2014 et 2020 72 millions de tonnes de blé mais n'en a produit que 50. Il s'agit d'une situation réelle de dépendance quand on sait que 85 % des exportations mondiales de blé sont réalisées par seulement huit pays dont la Russie, les États-Unis, la France ou encore le Canada.

L'évolution des prix et la sécurisation des échanges sont donc des préoccupations majeures pour les gouvernements. Ces derniers doivent garantir la sécurité alimentaire de leur population pour la paix sociale, en particulier dans les villes qui peuvent être des foyers majeurs de contestation et de déstabilisation. Mais, dans cette équation alimentaire et sociopolitique, il ne faut pas oublier les campagnes et les populations rurales qui sont les plus exposées à l'insécurité alimentaire tant leur activité dépend du climat et des ressources naturelles. La vulnérabilité des pays méditerranéens est d'ailleurs d'autant plus renforcée que les modes de production locaux sont le plus souvent basés sur la surexploitation de ressources naturelles qui demeurent limitées.

L'eau, une ressource surexploitée et convoitée

Sur les 33 pays les plus menacés dans le monde par le manque d'eau d'ici à 2040, 14 sont situés en Méditerranée et au Moyen-Orient, région dans laquelle les ressources renouvelables totales en eau s'élèvent à 736 m³ par an et par habitant (7 450 m³ au niveau mondial). L'eau, si rare, est en outre déjà utilisée à plus de 80 % pour l'agriculture. Cette dictature de l'aridité met également en péril les ressources foncières puisque, seulement au Maghreb, 121 millions d'hectares sont menacés par la désertification. Ces phénomènes menacent également les pays du nord du bassin, en particulier avec le dérèglement climatique qui se traduit par une hausse des températures et par des épisodes météorologiques violents (sécheresses, inondations etc.) dans l'ensemble des pays de la région. La rareté des ressources naturelles comme l'eau, le foncier mais aussi la biodiversité, est source de compétition et de rivalité et ce à de multiples niveaux. Il en est ainsi de l'Égypte, « don du Nil » comme le disait l'historien grec Hérodote au V^e s. avant notre ère, qui dépend à 95 % de l'extérieur pour ses approvisionnements en eau et qui voit son hydro-hégémonie remise en question depuis l'émergence économique et politique de l'Éthiopie.

Insécurité politiques et environnementales : plus de crises demain ?

Les insécurité politiques et alimentaires ne peuvent être séparées, qui plus est quand les ressources sont souvent des facteurs limitants et des éléments de convoitises. Mais si les ressources induisent la conflictualité, à l'inverse, et parfois de manière concomitante, les conflits peuvent affecter les ressources et les capacités des individus à se nourrir (destruction d'infrastructures, pollutions, compétition sur les ressources, etc.). La zone Afrique du Nord et Moyen-Orient fait face à de nombreuses crises environnementales, agricoles et alimentaires aggravées, sinon favorisées, par des crises politiques, par les conséquences humanitaires qui en découlent (guerre, déplacement de population, destruction des infrastructures de base, etc.) par le changement climatique. Les pays de cette région doivent faire face à des défis colossaux, notamment celui de parvenir à résorber les conflits socio-politiques sans ignorer la prise en compte d'une gestion durable de l'eau, des sols et de la biodiversité sans lesquels la relance de leur développement économique et humain resterait vain et le prix à payer demain serait encore plus important.

Géopolitique de la « plus grande Méditerranée »

Le substantif de « Méditerranée » renvoie à une mer et, plus largement, à une aire géopolitique. Attesté chez Isidore de Séville (VI^e siècle), le terme s'impose à partir des grandes découvertes pour désigner l'antique *Mare Nostrum*, l'océan Atlantique s'imposant à l'esprit.

Comme l'indique l'étymologie, il s'agit d'une « mer au milieu des terres », entre l'Europe, l'Afrique du Nord et l'Asie de l'Ouest. La Méditerranée ouvre sur l'océan Atlantique, par le détroit de Gibraltar, sur la mer Rouge et l'océan Indien, par le canal de Suez, sur la mer Noire, par les détroits turcs (Bosphore et Dardanelles).

Elle s'étend sur 3 800 km d'est en ouest et 1 000 km du nord au sud (dans sa partie la plus large) ; la superficie des eaux est de 2,5 millions de km². La Méditerranée occidentale, du détroit de Gibraltar à la Sicile, se distingue de la Méditerranée orientale, de Malte aux rives de l'Asie Mineure et du Levant. Ces deux bassins se subdivisent en sous-ensembles, à l'instar de la mer Tyrrhénienne en Méditerranée occidentale, de la mer Égée et de l'Adriatique en Méditerranée orientale.

La Méditerranée est aussi une interface entre grands ensembles spatiaux : pays développés et pays en développement, aire euro-atlantique et monde islamique. Ces considérations invitent à raisonner dans le cadre d'une « plus grande Méditerranée », expression héritée de Fernand Braudel et d'Yves Lacoste.

Dessiné par des phénomènes de circulation, cet espace-mouvement s'étend au-delà du Bassin méditerranéen. Il inclut les approches atlantiques de la Méditerranée et, *via* les flux qui traversent le canal de Suez et l'isthme syrien, englobe le Moyen-Orient. Enfin, la mer Noire participe de cet ensemble géopolitique.

Ses différentes parties sont reliées par des flux d'échanges et de menaces, la « plus grande Méditerranée » recouvrant ou faisant intersection avec des zones importantes pour l'Europe. Il en va ainsi de l'Afrique du Nord et de son *hinterland* sahélo-saharien, du Moyen-Orient, de la Turquie et du Sud-Caucase (une « passerelle » vers la Caspienne).

Les flux maritimes qui relient ces régions insèrent la Méditerranée dans les réseaux de l'économie mondiale : 25 % du trafic mondial d'hydrocarbures et 30 % du fret mondial transitent par cette mer et seul le cinquième de ce

total correspond à des échanges entre pays riverains (la zone est faiblement intégrée). Les échanges s'organisent selon des logiques Est-Ouest, entre Suez et Gibraltar (les portes orientales et occidentales de la Méditerranée). Cet axe Est-Ouest est donc un « segment » des grandes routes maritimes qui relient l'Asie à l'Europe (la Méditerranée est un sous-ensemble de l'« Océan mondial »).

Sur le plan géostratégique, la Méditerranée donne accès à plusieurs foyers de conflits et théâtres géopolitiques : l'Afrique du Nord et son *hinterland*, le Proche et Moyen-Orient, le bassin de la mer Noire et le Caucase. À certains égards, les « guerres suspendues » de Moldavie (Transnistrie), de Géorgie (Abkhazie, Ossétie du Sud), voire du Caucase (Haut-Karabakh), interfèrent avec les problèmes géopolitiques de la « plus grande Méditerranée ».

De fait, la « plus grande Méditerranée » n'est pas une zone de paix : elle est fracturée. Le Processus de Barcelone de l'Union européenne (1995), et le Dialogue méditerranéen de l'OTAN (2004) visaient la coopération en matière de sécurité et de développement, afin d'assurer une cohérence d'ensemble, mais ces structures ne recouvrent qu'une partie de la « plus grande Méditerranée ». D'autre part, les incertitudes liées aux conflits du Grand Moyen-Orient (Printemps arabes, guerre en Syrie, déstabilisation régionale par l'Iran, guerre en Libye) ont ruiné les efforts occidentaux. Et le redéploiement d'unités navales américaines vers l'Indo-Pacifique ouvre des occasions pour les plus allants.

En 2014, le rattachement de la Crimée à la Russie a modifié l'équilibre des forces en mer Noire. Comme le montre l'intervention militaire en Syrie (2015), la militarisation de la Crimée amplifie la capacité russe à redéfinir les équilibres en Méditerranée (importance de la base navale de Tartous, pression sur le canal de Syrie et intervention en Libye). Quant à la Turquie, l'intérêt porté à la Méditerranée, au-delà des eaux chypriotes (gisements gaziers), est manifeste. Avec l'engagement militaire en Libye, auprès du gouvernement de Tripoli, elle est désormais active en Méditerranée centrale.

Les jeux diplomatiques turco-russes montrent que le Maghreb et la Méditerranée occidentale sont également convoités. Enfin, la dynamique des intérêts de la Chine populaire ne saurait être ignorée. Décidément, la Méditerranée n'est plus une *Mare Nostrum*. En vérité, cela date de la fin de l'Empire romain d'Occident (476) et des invasions arabo-musulmanes (VIII^e siècle).

Jean-Sylvestre Mongrenier
Chercheur à l'Institut français de géopolitique
Chercheur associé à l'Institut Thomas More

L'Égypte, acteur en médiation internationale

Au mois de mai 2021, en marge de la Conférence internationale d'appui à la transition soudanaise, le président de la République française saluait le « *rôle absolument clé* » de la médiation égyptienne afin de « *restaurer la confiance à court terme* » dans la crise entre Israël et la Hamas. Qu'est-ce qui confère à l'Égypte sa crédibilité en matière de médiation dans le contexte israélo-palestinien ?

Quelques spécificités de la médiation internationale

Dans les *Directives des Nations unies pour une médiation efficace* (2012) on lit : « *Toute médiation efficace s'adapte aux particularités du conflit concerné. Elle prend en compte ses causes et sa dynamique, les positions, les intérêts et la logique des parties, les besoins de la société en général et la conjoncture régionale et internationale* ». Loin de susciter la méfiance, le fait que le médiateur ait lui-même des intérêts dans la résolution du conflit, qu'il soit susceptible d'être une force de propositions ou même de fournir des ressources plaide au contraire en sa faveur. D'une manière générale, les parties en conflit considèrent le plus souvent que le prestige et l'influence du médiateur constituent des garanties d'une couverture médiatique importante et d'une capacité à peser sur l'autre en cas de blocage dans les pourparlers.

Les atouts de l'Égypte comme médiateur dans le conflit israélo-palestinien

Ainsi, avant même de juger de l'action d'un tiers médiateur – qui peut être un pays, une OIG ou une ONG – il faut que ce dernier soit acceptable pour les parties en conflit. Or, cette acceptabilité ne se joue pas tellement dans la « neutralité » mais plutôt dans la capacité du médiateur à savoir parler aux deux parties, en considérant les intérêts spécifiques de chacune. Si la proximité géographique avec Israël et Gaza dispose assez logiquement l'Égypte à s'impliquer dans le règlement d'un conflit qui se déroule à ses portes, il faut plutôt regarder du côté de l'histoire de ses relations avec Israël et la Palestine pour comprendre ce qui fonde sa légitimité de médiateur.

Les relations avec Israël comportent ainsi des moments significatifs : en dépit de leur affrontement armé en 1973, l'Égypte fut le premier pays arabe à signer un traité de paix avec Israël et à reconnaître l'État hébreu en 1979.

Plus récemment, depuis l'avènement du président al-Sissi et la présence d'éléments affiliés à Daech dans le Sinaï, la coopération sécuritaire entre les deux pays est devenue plus étroite. La sécurité n'est pas le seul domaine où s'esquissent des rapprochements importants, comme en témoigne la tenue de rencontres début novembre 2021 pour définir les bases d'un renforcement des échanges commerciaux entre les deux pays *via* le passage de Nitzana. Enfin, sur le front du conflit israélo-palestinien, l'arrivée au pouvoir de Naftali Bennett comme Premier ministre en Israël a joué un rôle décisif dans le rapprochement politique des deux pays, tous deux partisans d'un renforcement de l'autorité palestinienne au détriment du Hamas.

Avec Gaza, les relations sont ambivalentes. Depuis le blocus maritime et terrestre imposé par Israël à la suite de la prise de contrôle de la bande côtière par le Hamas, la ville de Rafah est devenue un point de passage à la fois vital et stratégique. Pour l'administration de Sissi, il faut tenir compte sur le plan intérieur du fort soutien populaire aux Palestiniens ; c'est ce qui explique qu'en mai 2021 l'Égypte ait décidé d'ouvrir sa frontière à Rafah pour évacuer et soigner les Palestiniens blessés et qu'elle l'ait publiquement demandé lors du Conseil de sécurité de l'ONU à Israël dans la crise de mai 2021. Parallèlement, la proximité du Hamas avec les Frères musulmans, reconnus comme un mouvement terroriste par l'Égypte depuis 2013, explique la fermeté que manifeste Le Caire vis-à-vis de l'enclave, que ce soit en procédant à la destruction de nombreux tunnels de contrebande ou à travers la communication des médias égyptiens, qui associent souvent Gaza à un foyer de terrorisme.

Les médiations égyptiennes en 2014 et 2021

Par sa situation géographique, son influence géopolitique et la politique qu'elle a adoptée avec les différents acteurs régionaux, l'Égypte apparaît depuis 2013 comme un interlocuteur acceptable et un intermédiaire sérieux pour organiser des pourparlers lors des regains de tension entre Israël et Palestine. En 2014, alors que l'Amérique et les pays du Golfe n'y étaient pas parvenus, elle avait réussi à obtenir un cessez-le-feu après plusieurs semaines d'affrontements sanglants entre Israël et le Hamas. Le 21 mai 2021, à la suite d'une nouvelle crise entre les deux parties, elle obtient de nouveau un cessez-le-feu après plusieurs tentatives de médiation. Cette fois, elle s'engage en plus à intervenir dans la mise en œuvre des accords, en promettant 500 millions de dollars et l'envoi de ressources logistiques pour la reconstruction de Gaza.

La Méditerranée orientale : une mer de gaz ?

Les découvertes gazières de la seconde moitié des années 2000 ont jeté une nouvelle lumière sur la Méditerranée orientale, aussi bien dans le domaine énergétique que dans celui des questions stratégiques. Alors que la région était surtout considérée du point de vue de la consommation, l'évolution de la technique et les stratégies nationales ont bouleversé la place de la Méditerranée orientale dans les équilibres stratégiques régionaux.

Des ressources convoitées

L'abaissement du coût des techniques d'exploration-production gazière *offshore*, fut dans les années 1990, a été pour la Méditerranée orientale un événement majeur. Israël a été, dans ce contexte, le pionnier du mouvement, avec la nécessité pour l'État hébreu de disposer autant que faire se peut d'une certaine indépendance énergétique, pour des raisons notamment sécuritaires. Les campagnes de recherche encouragées par Tel-Aviv donnent des résultats dès 2000, avec la découverte des champs de Tanit et de Mari-B. Par des explorations plus au large, sont ainsi découverts les champs de Tamar en 2006 et de Léviathan en 2009. Ce dernier, premier des méga-champs gaziers de Méditerranée orientale, change la position de l'État hébreu, d'importateur à potentiel exportateur, avec des réserves alors estimées à plus de 600 milliards de m³. Ces découvertes dans le bassin levantin sont suivies d'autres campagnes, lancées par Chypre et l'Égypte, qui aboutissent à la découverte en 2011 du champ d'Aphrodite (Chypre) et en 2015 de Zohr (Égypte).

Toutefois ces découvertes aiguïssent les appétits des puissances régionales et réveillent des tensions autour de frontières maritimes mal définies (Israël/Liban) et surtout de la question chypriote toujours en suspens, Ankara se portant immédiatement au secours des intérêts de la République turque de Chypre-Nord. Ainsi, alors que la République de Chypre, après appel d'offres, octroyait des *blocks* d'exploration-production à plusieurs grands consortiums internationaux réunissant parmi les plus grandes entreprises du secteur, la Turquie envoyait son entreprise publique TPAO forer dans les eaux chypriotes. La montée de la tension entre Chypre et la Turquie aboutissait même en février 2018 à l'interception d'un navire de forage italien par la marine turque, avec des tensions continues jusqu'à l'automne 2020.

Turquie contre Grèce : bataille pour le *hub* régional

Plus qu'une région de ressources, la Méditerranée orientale demeure avant tout une zone de transit, au confluent de l'Europe, du Proche et Moyen-



Le gisement gazier d'Aphrodite disputé entre Chypre et la Turquie. [Géopolitis - RTS]

Orient et du Caucase. Ainsi en 2008 quand l'Union européenne prend conscience de sa trop grande dépendance aux approvisionnements gaziers russes, elle décide au travers du « Corridor sud-européen » de favoriser une voie gazière qui contourne la Russie par le sud pour atteindre les réserves du Caucase et du Moyen-Orient.

Après de multiples évolutions, le Corridor finit par se manifester sous la forme du double gazoduc TANAP-TAP, consacrant la place centrale de la Turquie. En effet celui-ci permet d'acheminer du gaz provenant d'Azerbaïdjan jusqu'en Grèce puis en Italie. Toutefois la Turquie joue également un double jeu, en participant au projet russe de gazoduc *TurkStream* lequel permet l'acheminement du gaz russe jusqu'à la frontière turco-bulgare. La stratégie d'Ankara est bien de devenir la nouvelle plaque tournante des approvisionnements gaziers régionaux, y compris par le développement de terminaux gaziers lui permettant d'importer du gaz liquéfié depuis le Golfe ou l'Afrique.

Toutefois les ambitions turques tendent à irriter les autres acteurs régionaux, à commencer par la Grèce qui, elle aussi, voudrait se positionner comme le *hub* gazier du Sud-Est européen. Ainsi, outre les terminaux la Grèce a également entrepris, soutenue par l'Union européenne, de construire de multiples gazoducs pour l'interconnexion avec l'Italie, la Bulgarie et surtout les réserves de gaz de Chypre. En effet, depuis 2017, Chypre, Israël, l'Italie et la Grèce – rejoints ensuite par l'Égypte – sont réunis dans le forum *EastMed*, lequel vise à construire un gazoduc sous-marin depuis Chypre jusqu'en Italie. Au-delà du gazoduc lui-même, ce forum est avant tout la formalisation d'une entente antiturque, chacun de ces pays étant alarmé des ambitions d'Ankara.

Avec la création du forum *EastMed* et la montée des tensions avec Chypre et l'UE, la Turquie a été forcée de reculer et de revoir ses ambitions à la baisse. Toutefois il existait pour Ankara un seul moyen de sauver la face : trouver de nouvelles ressources. Ce fut chose faite à l'automne 2020, avec la découverte opportune du champ de Tuna-1 en mer Noire, suivie de celui d'Amasra-1 début 2021.

Le canal de Suez, voie de communication stratégique

Trait d'union entre l'Asie et l'Europe, le canal de Suez ne perd pas de son importance stratégique depuis plus de 150 ans. Par sa situation géographique, sa rentabilité économique et son importance commerciale, il cristallise des enjeux géopolitiques de premier plan.

Avec l'ère industrielle qui marque le début du XIX^e siècle, plusieurs solutions sont recherchées pour réussir à diminuer les temps de trajet et les coûts de transport entre une Europe en pleine industrialisation et les marchés des Indes et d'Extrême-Orient. C'est dans cette optique que l'isthme de Suez est percé entre 1859 et 1869 par une entreprise aux capitaux franco-britanniques, afin d'y construire un canal long de 193 kilomètres pour relier la mer Méditerranée à la mer Rouge.

Tensions historiques autour du contrôle du canal

Après la seconde guerre mondiale, alors que la présence militaire britannique sur les rives du canal de Suez depuis 1882 est critiquée par les courants politiques nationalistes, islamistes et communistes qui prospèrent alors en Égypte, Gamal Abdel Nasser, nouveau président de la République arabe d'Égypte, saisit le canal le 26 juillet 1956. La *Suez Canal Authority*, nouvel établissement public de droit égyptien, devient alors le propriétaire, l'administrateur et le gérant du canal. La France et le Royaume-Uni sont contraints de se retirer du fait de l'intervention politique de l'Union soviétique et des États-Unis. Le canal passe alors définitivement sous l'autorité de l'Égypte.

La décennie suivante, le canal de Suez se retrouve au cœur du conflit israélo-arabe. À la suite de la guerre des Six Jours en 1967, l'armée israélienne prend position sur sa rive orientale, menant à sa fermeture pendant huit ans. Sa réouverture en 1975 est rendue possible par les travaux et le déminage des marines occidentales et le recul des troupes israéliennes. Cet accord ouvre la voie au traité de paix israélo-égyptien de 1979.

Poumon financier national, voie stratégique mondiale

À partir des années 1980, l'importance géoéconomique du canal de Suez s'accroît, bénéficiant de l'augmentation importante du commerce maritime mondial. Du fait de la généralisation de la conteneurisation et grâce à la construction de terminaux portuaires plus compétitifs, le trafic augmente, rendant Suez d'autant plus indispensable. En effet, le volume de marchandises conteneurisées entre 1980 et 2015 a été multiplié par 15.

Afin de tirer au maximum parti de cette voie de communication, l'Égypte augmente ses capacités de passage. Le 6 août 2015, le président égyptien al-Sissi inaugurerait le « nouveau canal de Suez », après des travaux d'élargissement, d'approfondissement et de doublement. Cela permet au canal de capter près de 12 % du commerce mondial, soit une manne financière vitale pour Le Caire. En augmentant progressivement les droits de passage, l'Égypte espère recueillir 13,2 milliards de dollars chaque année, environ 15 % du budget du pays.

Enfin, sur un plan militaire, la multiplication des interventions militaires occidentales au Moyen-Orient ces trente dernières années a également donné au canal une importance stratégique et logistique essentielle pour la bonne conduite de ces opérations. Son franchissement par des navires militaires occidentaux est régulier et leur protection est alors assurée par les forces armées égyptiennes.

Risque d'un blocage et spectre d'un contournement

Aujourd'hui, le canal de Suez doit composer avec deux risques principaux : le blocage et le contournement. L'affaire de l'*Ever Green*, porte-conteneur géant, qui avait bloqué le canal de Suez pendant six jours en mars 2021, met en évidence les difficultés logistiques qu'imposent des navires de transport de plus en plus gros à un canal relativement étroit.

Le blocage peut également être le fruit d'une dégradation de la situation sécuritaire. En effet, si Le Caire a déployé un dispositif important pour sa protection, la présence de groupes armés dans le Sinaï et la prolifération balistique active dans la région incite à la plus grande prudence. En outre, derrière l'apparente stabilité du régime, la situation socio-politique de l'Égypte reste encore incertaine. Enfin, le passage par le canal de Suez dépend également de la sécurité maritime dans le détroit de Bab-el-Mandeb, point de passage obligatoire face au Yémen et au large de la Somalie.

Si le canal est une pièce maîtresse des « nouvelles routes de la soie » chinoises, il existe quelques autres options. La route du Nord, activement développée par la Russie, passe par le détroit de Béring en longeant les côtes russes, la fonte des glaces aidant. Mais il existe aussi une route ferroviaire qui relie la Chine à l'Europe de l'Ouest en passant par le Kazakhstan, la Russie et la Biélorussie. Opérationnelle depuis 2017 et longue de 12 000 kilomètres, la jonction Yiwu-Londres a vu son trafic ferroviaire de conteneurs augmenter de 56 % en 2020.

La recomposition politique des Balkans après 1990

À la suite de la mort du maréchal Tito en 1980, leader historique et charismatique de la Yougoslavie et des stratégies nationalistes concurrentes qui se sont ouvertement manifestées après l'effondrement de l'URSS, cette région des Balkans s'est engagée dans un long et violent processus de recomposition politique.

Les raisons et les dynamiques de la dislocation

Si la mort de Josip Broz Tito apparaît comme l'élément déclencheur de la recomposition de la Yougoslavie dans les années 1990, elle n'en demeure pas l'unique cause, en particulier lorsqu'il s'agit d'en explorer les développements violents. Durant toutes les années 1980, le vide politique laissé par l'ancien maréchal a progressivement permis aux entrepreneurs politiques désireux de déployer des stratégies et des programmes nationalistes propres à chacune des républiques fédérées. Lorsque la Slovénie et la Croatie déclarent unilatéralement leur indépendance le 25 juin 1991, une série de conflits s'engagent alors, dont les principaux se déroulent entre juin 1991 et décembre 1995 dans l'ensemble de l'espace yougoslave, puis au cours du printemps 1999 au Kosovo et en Serbie. Cette recomposition politique qui s'achève finalement le 17 février 2008 avec l'indépendance du Kosovo aura donc duré 17 ans.

Ces recompositions fondées principalement par des motifs identitaires ont vu l'intervention d'une multitude d'acteurs de nature très différente : partis politiques nationalistes, armées régulières ou non, organisations internationales, pays étrangers aux agendas souvent contradictoires, groupes terroristes etc., et dont les responsabilités dans les niveaux de violence font encore débat. Toutefois, il apparaît aujourd'hui peu discuté que la Serbie nationaliste dirigée par Slobodan Milosevic et ses alliés les Serbes de Bosnie emmenés par Radovan Karadzic, avec leur projet de réaliser la « Grande Serbie », ont été les principaux moteurs de cette violence.

Les conflits yougoslaves de la décennie 1990

Si le conflit en Slovénie est court et fait peu de victimes, notamment parce que cette dernière comprend une très faible minorité de Serbes, les suivants s'avèrent bien plus meurtriers et complexes. Le conflit en Croatie, qui débute véritablement en août 1991, a pour enjeu principal la prise des Krajina où vit une importante minorité de Serbes. Cet épisode est notamment marqué par les bombardements de Dubrovnik et de Vukovar à la fin de la même année. Il prend militairement fin avec l'offensive croate de l'été 1995.

Toutefois, c'est bien le conflit en Bosnie qui retient le plus l'attention. Débutant en avril 1992 avec la déclaration d'indépendance de la Bosnie, il s'avère particulièrement complexe en ce qu'il regroupe tous les acteurs du conflit, à savoir Serbes, Croates et Musulmans. Incarné médiatiquement par le siège de Sarajevo, il atteint son paroxysme de violence en juillet 1995 avec le massacre de Srebrenica. Cette séquence des conflits yougoslaves s'achève le 14 décembre 1995 avec la signature des accords de Dayton.

Un dernier épisode violent se déroule de la fin de l'année 1998 à la mi-1999 et concerne spécifiquement la province serbe du Kosovo, qui manifeste elle aussi des velléités d'indépendance. Les allégations de purification ethnique à l'encontre des Albanais par les forces serbes conduisent à une campagne aérienne de l'OTAN, l'opération *Allied Force*, qui s'étale du 23 mars au 10 juin 1999 et qui voit la défaite de la Serbie, ses forces devant se retirer de la province.

Les dernières étapes politiques des années 2000

La décennie 2000 voit se dérouler un processus de morcellement nettement moins violent, si l'on exclut l'insurrection de la minorité albanaise en Macédoine en 2001, qui apparaît comme l'épilogue politique des conflits des années précédentes. En octobre 2000, Slobodan Milosevic est renversé par la « Révolution des bulldozers ». Il est arrêté le 28 juin 2001 et est traduit devant le Tribunal pénal international pour l'ex-Yougoslavie. Le 4 février 2003, la République fédérale de Yougoslavie (instituée en 1992 et qui prend la suite de la République fédérative socialiste de Yougoslavie) est renommée « Communauté d'États Serbie-et-Monténégro ». Cette entité est toutefois éphémère car le 3 juin 2006 le Monténégro déclare son indépendance, aussitôt reconnue. Il est immédiatement suivi par la République de Serbie le 5 juin.

La déclaration d'indépendance du Kosovo le 17 février 2008, après une indétermination quant à son statut après la guerre de 1999, constitue le dernier acte cette recomposition politique des Balkans. Toutefois, cette déclaration demeure contestée, tout comme les assises juridiques de la guerre de 1999, l'OTAN étant alors intervenue sans l'accord de l'ONU. À ce jour, cette indépendance est reconnue par moins de la moitié des États siégeant à l'Assemblée générale de l'ONU (93 sur 193).

Le dispositif aérien de l'OTAN en Méditerranée

L'OTAN semble vouloir faire de la mer Méditerranée une *Mare Nostrum*, un espace maritime et aérien investi et contrôlé. La stabilité de la région étant directement liée à celle de l'Europe, la surveillance du « lac OTAN » est donc centrale pour l'Organisation. Outre l'influence croissante de certains acteurs dans la zone, les conflits qui perdurent en Méditerranée orientale (MEDOR) sont un terreau déstabilisateur que l'OTAN souhaite réguler.

L'architecture aérienne de l'OTAN face à l'incertitude en Méditerranée

Pour faire face à l'incertitude croissante en MEDOR, la structure aérienne de l'OTAN repose au niveau opératif sur l'*Allied Joint Force Command* de Naples en Italie qui tire ses ordres du *Supreme Allied Commander Europe*. Ce commandement est chargé de planifier et conduire des opérations aériennes dans la région et s'appuie sur des centres tactiques, tels que le centre multinational d'opérations aériennes de Torrejón en Espagne, afin de distribuer les forces selon les besoins opérationnels.

Afin d'assurer ses opérations aériennes en Méditerranée, l'OTAN s'appuie d'abord sur ses 14 *E-3A AWACS*, couplés à ceux des membres, qui sont répartis entre leur base de rattachement à Geilenkirchen en Allemagne et leurs trois bases avancées situées à Trapani (Sicile), Aktion (Grèce) et Konya (Turquie). Selon leur localisation, ces aéronefs permettent d'effectuer des missions de surveillance et de C2 au plus près des zones d'intérêt, que ce soit en support à l'opération *Sea Guardian* ou auprès de la Coalition internationale contre Daech. En ce qui concerne les chasseurs de l'Alliance, ceux-ci demeurent nationaux mais sont intégrés au sein de l'OTAN dans le cadre de missions aériennes particulières. Certains d'entre eux, comme les *Tornado*, les *F-16* ou les *F-35*, ont la capacité d'emporter les bombes américaines *B-61* laissées à disposition de l'OTAN sur la base turque d'Incirlik.

Les chasseurs de l'OTAN dans la région effectuent des missions de police du ciel dans les Balkans. Néanmoins, en cas de crise, leurs prérogatives s'élargissent. Ainsi, en 2011 lors de l'opération *Unified Protector*, les aéronefs de l'OTAN ont réalisé des missions de pénétration, de supériorité et d'exclu-

DR



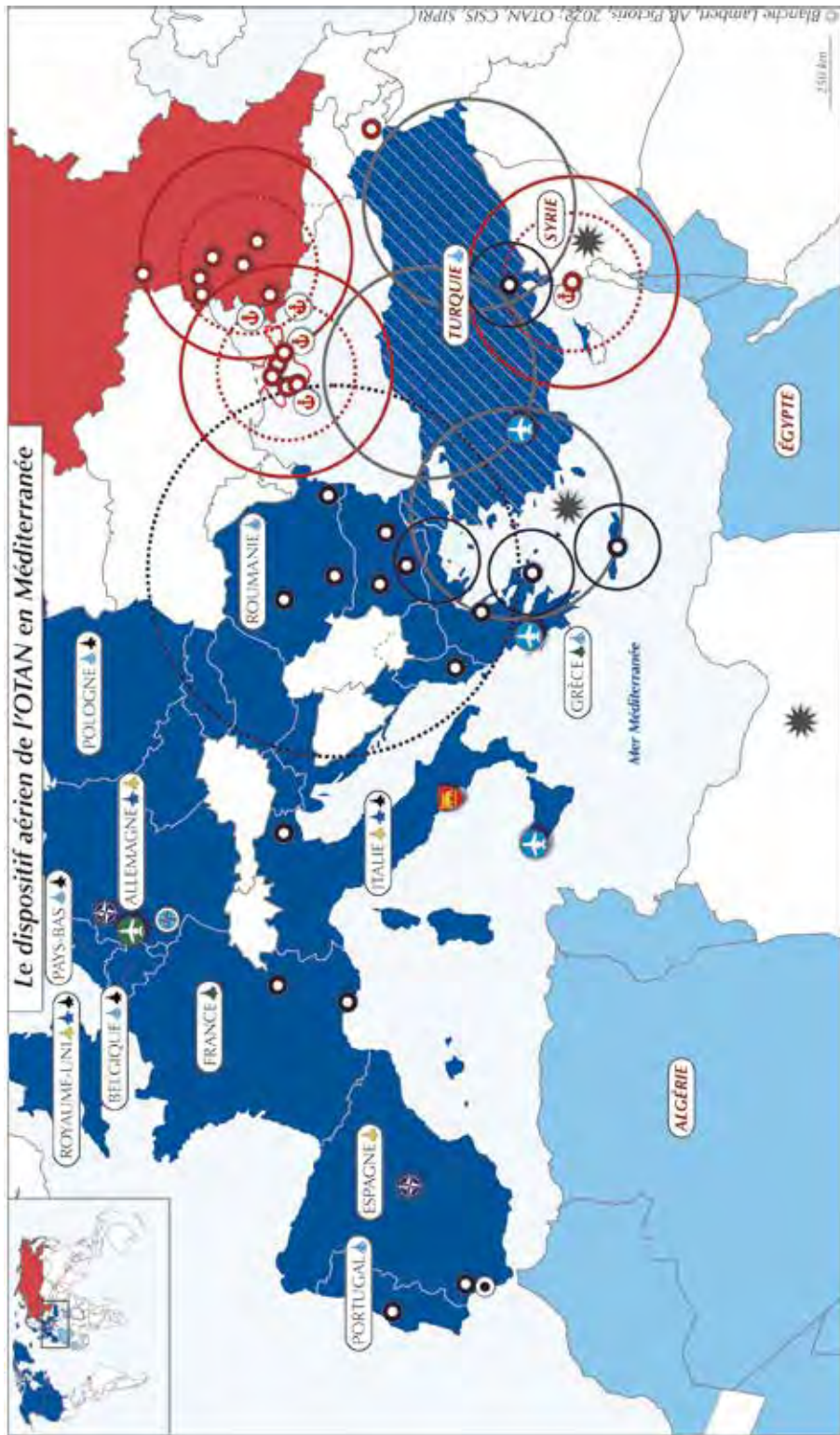
sion aériennes afin de protéger les populations civiles en Libye. Ce dispositif aérien s'appuie également sur des exercices réguliers en Méditerranée afin de développer l'interopérabilité des flottes. Ainsi, dans le cadre de l'exercice *Neptune Strike 2022* qui s'est tenu dans l'espace adriatique fin janvier 2022, les *AWACS* et les ravitailleurs *A330 MRTT* de l'OTAN sont déployés aux côtés d'avions français, britanniques, italiens, grecs et turcs.

Des défis renouvelés pour l'architecture aérienne de l'OTAN

Les dynamiques de puissance en Méditerranée se redessinent avec une présence russe renouvelée dans la région. Outre ses nombreuses bases en mer Noire et le port militaire de Tartous qui lui donnent un accès rapide au MEDOR, la Russie dispose de la base aérienne de Hmeimim en Syrie depuis son intervention en 2015. Elle peut ainsi intervenir sur d'autres théâtres proches comme la Libye. Ces positions lui permettent d'y développer son influence, comme l'atteste la reprise du commerce d'armes avec l'Égypte, allié régional historique de l'OTAN.

L'autre défi de taille est le tournant politique turc. Depuis le début de la turcisation de Chypre, Ankara applique une politique agressive en Méditerranée, entérinée par la doctrine « *Patrie bleue* » de 2006 qui préconise une balance entre diplomatie dure et expansion de l'influence turque dans la région. Celle-ci conduit la Turquie à acheter des systèmes antiaériens *S-400* russes en 2017 après l'échec des négociations pour acquérir des *Patriot* américains. L'impossible interopérabilité entre les systèmes otaniens déployés sur le sol turc pour l'opération *Active Fence* depuis 2013 et les *S-400* inquiètent l'Alliance. Cette crainte est légitime car le risque de voir la signature radar et les spécificités techniques des avions de l'OTAN se diffuser à cause de sa proximité avec les systèmes russes est réel. De plus, l'incident naval franco-turc du 10 juin 2020 et les violations régulières de l'espace aérien grec par des *F-16* turcs traduisent une scission grandissante entre la Turquie et le reste de l'OTAN.

Afin de stabiliser la région et de conserver son influence, l'Alliance s'appuie sur ses partenariats avec les pays du Dialogue méditerranéen (Algérie, Égypte, Israël, Jordanie, Maroc, Mauritanie, Tunisie). Toutefois, le fait que ce dernier consiste plus en la somme de partenariats bilatéraux qu'en une réelle instance de décision collective, limite leur portée dans cet environnement incertain. Le véritable atout du dispositif aérien intégré de l'OTAN réside donc dans l'habitude de ses forces d'agir ensemble comme le prouve le succès des frappes aériennes menées en coalition, notamment lors de l'opération *Hamilton* (2018) en Syrie.





La base aérienne 126 de Solenzara

Instituée par le décret n° 1558/EMAA/1/OR du 30 mai 1960, la base aérienne (BA) 126 de Ventiseri-Solenzara – baptisée « Capitaine Preziosi » en 1992 – incarne le pilier méridional du dispositif de projection aérienne depuis l'Hexagone. Base à la fois tricolore et otanienne, la cadence opérationnelle soutenue de son tarmac reflète toute son importance.

Une base au cœur des projections aériennes françaises

Située sur la côte sud-est de l'île de Beauté, la BA 126 jouit d'une localisation géographique idéale. Les Américains l'avaient d'ailleurs compris en construisant, non loin de l'emplacement actuel de « Zara », un terrain d'aviation éphémère pour ses chasseurs-bombardiers lors du débarquement de Provence en 1944. Véritable porte-avions terrestre, cet épisode vaudra à l'île le surnom d'« *USS Corsica* ».

Par la suite, les installations de Zara sont régulièrement mises à contribution pour soutenir les nombreuses projections aériennes françaises. Alors que le 2^e régiment étranger de parachutistes est stationné à Calvi, certains de ses éléments sont aéroportés depuis Zara lors de l'opération *Bonite* au Zaïre en 1978, mais aussi, plus récemment, lors de la mise en place du dispositif *Serval* au Mali début 2013. Deux années auparavant, la base avait été l'un des centres de gravité du dispositif aérien français lors de l'opération *Harmattan*, tirant profit de sa proximité avec le théâtre libyen,

L'espace balkanique tombe également dans la sphère d'action de Zara. Lors de l'engagement français en Bosnie (*Balbuzard* 1993-1995), plusieurs escadrons de chasse mènent depuis la BA des missions de supériorité aérienne. Zara est de nouveau sollicitée lors de l'opération *Allied Force* (1999) et va même accueillir des *Tornado* britanniques afin de désengorger les bases italiennes.

Le Levant n'échappe pas non plus à la portée d'action de Zara. En octobre 1983, 5 *Super-Étendard* quittent la Corse pour atteindre la base irakienne de Qayyarah – après un appontage technique sur le *Clémenceau* au large de Chypre. En janvier 1984, 4 *Jaguar* effectuent une véritable démonstration de force, en réalisant un Zara-Beyrouth-Zara en 7 heures de vol – soutenus par cinq séquences de ravitaillement. Ce type de projection reste d'actualité : la base effectue régulièrement des liaisons logistiques avec H5 (Jordanie) ou en direction de Djibouti au profit de l'opération *Chammal*.

Aujourd'hui, seul l'escadron d'hélicoptères 01.044 « *Solenzara* » est stationné de façon permanente sur la base. Elle dispose toutefois d'infrastructures suffisantes à une rapide montée en puissance. Ses nombreuses soutes à



munitions, ses trois dépôts de carburant (ravitaillables par la mer) et ses 2 672 m de piste lui permettent d'accueillir jusqu'à 50 appareils, de l'avion de chasse au gros porteur.

DR

Une base tournée vers l'entraînement des forces

Dès ses débuts, Zara se destine à devenir un pôle d'excellence pour l'entraînement à haute valeur ajoutée. En effet, dans les années 1950, l'OTAN cherche des terrains de manœuvre destinés à l'exercice des forces aériennes alliées. Située dans une zone marécageuse, peu habitée et jouxtant la mer Tyrrhénienne, Solenzara fut retenue.

L'héraldique de son insigne (A-869) confectionné en 1962, rappelle cette vocation première : « *Écu ancien d'azur portant l'insigne "NATO" entouré d'un cercle d'argent et d'émail bleu* [référence à la ciblerie] *et en chef trois avions de gueules* [les trois principaux utilisateurs d'alors – Allemagne, Belgique, France –, le rouge étant une allégorie du feu du tir] ».

En juillet 1960, les terrains d'exercice sont achevés. Ils se composent du champ de tir air-sol et sol-sol de Diane à 40 km au nord de la base ainsi que du large espace maritime adjacent destiné au tir air-air. Avec la BA de Cazaux, Zara devient l'un des principaux centres d'entraînement et de qualification des pilotes français.

Les commandos de l'air investissent également la région. Sa topographie escarpée en fait un lieu propice aux exercices d'aguerrissement. Le stage *Beluga*, décernant le brevet militaire nécessaire à l'intégration du CPA 10, s'y déroule régulièrement.

Les rencontres les plus imposantes réunissent les pays membres, qu'elles soient *ad hoc* (*Sarex 12*, *Hirondelle 18...*) ou régulières. *Serpentex* – organisées annuellement depuis 2007, majoritairement à Zara – est désormais une référence dans le domaine de l'entraînement à l'appui aérien rapproché et à la formation des contrôleurs aériens. L'édition 2017 regroupait du 11 au 29 septembre 10 nations étrangères et un plateau aéronautique important.

Les cinq fonctions stratégiques définies dans la *Revue stratégique* (2017) se retrouvent dans les multiples facettes de Zara. Elle participe également à la nouvelle fonction « *protection-résilience* » identifiée dans l'*Actualisation* de 2021. En effet, les *Puma* du 01.044 contribuent à l'opération *Résilience* et s'illustrent quotidiennement lors de missions SAR (*Search and Rescue*).

Sous-lieutenant Pierre Vallée
Officier chargé d'études au CESA

Le CEV d'Istres : entre patrimoine et pôle innovateur de l'aéronautique française

Le Centre d'essais en vol (CEV) d'Istres, devenu le « DGA Essais en vol - site d'Istres⁽¹⁾ », est un lieu au cœur de l'histoire de l'aéronautique française. Des pionniers de l'aviation jusqu'à l'arrivée des chasseurs les plus modernes, il a joué un rôle primordial. Malgré des menaces sur la continuité de son activité, il semble encore promis à un bel avenir.

Un site au cœur de l'épopée aéronautique française

Le CEV est niché au cœur de la base aérienne 125 d'Istres, qui a abrité l'école de pilotage de l'armée française de 1917 à 1940, où se sont formés une grande partie des pilotes des Forces françaises libres. C'est aussi un lieu mythique des pionniers de l'aviation, avec le départ de grands raids, notamment celui de Jean Mermoz entre Istres et Buenos-Aires en 1933, ou encore l'arrivée de la Croisière noire en 1934.

Dassault Aviation y a testé la plupart de ses appareils. Le premier essai est celui du *Mystère*, piloté à l'essai par Kostia Rozanoff. De nombreux autres appareils se sont succédé pour les essais en vol, que ce soit la gamme des *Mirage (III, IV, F1 et 2000)*, le *Super Étendard*, le *Rafale* et enfin le drone *Neuron*. La piste de 5 km de long favorise les tests et la taille remarquable des hangars facilite la logistique dans le soutien aux essais en vol. Marcel Dassault s'est lui-même installé à Istres, afin de soutenir son équipe dans la mise au point du *Mystère II* en 1951, faisant travailler ses équipes nuits et jours. De nombreux records y sont également battus, notamment celui international de vitesse sur 100 km en circuit fermé, en 1959 grâce au pilote André Turcat sur un *Griffon II*, ou encore le record du monde de vitesse féminin de Jacqueline Auriol sur *Mirage III R* en 1963.

Le site d'Istres porte l'innovation française à travers les essais sur des prototypes avant-gardistes. Les *Leduc*, un des premiers avions fonctionnant avec un statoréacteur, ont effectué deux essais à Istres (1951 et 1956). De même, l'aile delta, au cœur de l'aérodynamique des avions Dassault, est testée à Istres grâce à un planeur *Sfecmas 1301*, et le *Mirage G8* à géométrie variable y est aussi testé en 1967.

Un site industriel au cœur de l'innovation

Le site du CEV d'Istres reste encore aujourd'hui un technopôle central pour l'industrie de défense française et pour son autonomie stratégique. Le

site est utilisé par de nombreux industriels français, notamment Dassault, Thalès ou Safran. En 2015, ce dernier a implanté un nouveau banc d'essai à l'air libre. La base d'Istres est aussi à proximité immédiate d'autres grands centres industriels, comme Airbus Helicopters à Marignane.

Au cœur de cet écosystème, DGA Essais en vol est le coordinateur de tous ces acteurs de l'innovation aéronautique. Son rôle a été primordial dans la mise au point de nouveaux aéronaves, comme le *Rafale* ou l'*A400M*, ou dans l'amélioration des équipements actuels. Y ont eu lieu la mise au point du système MORPHÉE⁽²⁾ permettant de transformer un avion ravitailleur *C-135FR*, puis *A330-MRTT*, en appareil sanitaire, ou encore celle des différents *pods* de reconnaissance du *Rafale F3* et, maintenant, des différents équipements du standard *F4*. De même, le *HUS*⁽³⁾, développé avec Airbus Helicopters à Marignane, a pour but de développer une version spécifique pour le Commandement des opérations spéciales de l'hélicoptère *EC-725 Caracal* de l'armée de l'Air et de l'Espace, mais également la nouvelle version Forces spéciales du *NH90* commandée en 2020.

DGA Essais en vol s'appuie sur sa flotte propre, composée entre autres de *Mirage 2000*, de 4 *PC7* et de 3 turbopropulseurs *TBM700* servant tant à l'école des pilotes d'essai (EPNER⁽⁴⁾), qu'au soutien aux essais ou aux tests en vol de différentes charges utiles. Le renouvellement de la flotte d'appareils d'essai, de DGA EV est lancé au milieu des années 2010, tant en avions bancs d'essai, avec un premier *Fokker 100* dès 2014, qu'en hélicoptères bancs d'essai dont le premier de trois *H225* a été livré en 2021 et un *H-160* commandé fin 2021. Cette flotte est en constante évolution, avec par exemple l'arrivée prochaine de quatre *TBM 940*. Elle peut aussi s'appuyer sur la flotte d'avions et hélicoptères de l'EPNER⁽⁵⁾ (*Mirage 2000*, *Mystère XX*, *Alpha Jet*, *PC-7*, etc.) ainsi que sur sa flotte prélevée au cours de l'histoire à l'armée de l'air (*Broussard*, *Noratlas*, *Vautour*...).

Après des turbulences dues aux coupes budgétaires des années 2010, le CEV d'Istres est de nouveau un centre d'innovation central pour la défense française. Digne de son glorieux passé, le site d'Istres de DGA Essais en vol se renouvelle et reste un acteur incontournable pour la mise au point des futurs aéronaves français et européens.

1. DGA EV dispose de deux sites principaux, Istres pour les essais de plates-formes aéronautiques et Cazaux pour les essais d'armements.

2. Module de réanimation pour patient à haute élévation d'évacuation.

3. Hélicoptère pour unités spéciales.

4 et 5. École du personnel navigant d'essais et de réception.

Hamilton – Harmattan : regards croisés

En février 2011, la Libye fait face aux mouvements révolutionnaires du Printemps arabe, contre lesquels le dictateur libyen Mouammar Kadhafi promet des « rivières de sang ». Le 17 mars, le Conseil de sécurité des Nations unies se réunit et vote la résolution 1973, impératif d'assistance humanitaire à une population en passe d'être massacrée. Le 19 mars 2011 débute l'opération *Harmattan*. Sept ans plus tard, dans la nuit du 13 au 14 avril 2018, l'opération *Hamilton* est lancée pour punir, par l'arme aérienne également, l'utilisation d'armes chimiques par Bachar al-Assad contre la population syrienne. L'étude comparée de ces deux opérations permet d'analyser les différents modes d'expression de la puissance aérienne.

Quel emploi de la puissance aérienne lors d'*Hamilton* et *Harmattan* ?

Pour la première fois depuis le Kosovo en 1999, l'armée de l'air doit évoluer en environnement non permissif lors de l'opération *Harmattan*, enjeu réitéré dans le cadre d'*Hamilton*. Étant donné le contexte, *Harmattan* bouleverse les concepts traditionnels de « *Deliberate* » (destruction d'objectifs préalablement identifiés) et « *Dynamic* » (ouverture du feu après désignation au sol). En effet, l'absence de troupes françaises au sol a contraint les aviateurs à repenser leur méthode d'engagement, notamment grâce à la *Cockpit Delegation*, permettant aux pilotes de définir eux-mêmes leurs cibles. *A contrario*, les cibles stratégiques sont clairement définies lors d'*Hamilton*.

Dans le cadre de la crise libyenne, les puissances de l'OTAN reçoivent l'accord de deux membres, la Grèce et l'Italie, pour accueillir leurs équipements. L'armée de l'air prédispose des *Mirage 2000-N*, *2000-D*, et *F1* en Crète et des *Rafale* en Sicile. La base aérienne 126 de Solenzara permet à la France d'agir pendant toute la première semaine de l'opération. Les bases aériennes 125 d'Istres et 702 d'Avord contribuent également au déploiement respectif de *C-135* et d'*E3-F AWACS*. Pour mener à bien l'opération *Hamilton*, l'armée de l'air engage uniquement ses moyens aériens (*Rafale*, *Mirage 2000-5*, *AWACS* et *C-135*) depuis la métropole. Les appareils parcourent ainsi près de 7 500 km en dix heures de vol. Les deux opérations ont ainsi montré le caractère essentiel d'un ravitaillement opérationnel, que ce soit pour tenir dans la durée (*Harmattan*) ou pour soutenir la distance (*Hamilton*).

Le renseignement au profit du commandement : la garantie d'une réussite

La chaîne de *Command and Control* (C2) conduisant ces opérations est déterminante pour coordonner les moyens, définir le rythme des décollages, et garantir la précision des missiles, particulièrement dans le cadre d'un engagement interarmées. *Harmattan* et *Hamilton* ont démontré le caractère indispensable des moyens de renseignement dans la planification et la conduite des opérations.

Portée, précision et rapidité sont les atouts de la puissance aérienne ayant permis de répondre aux ordres du pouvoir politique lors d'*Harmattan* et *Hamilton*. Ces qualités s'appuient sur l'échange rapide d'informations afin d'éclairer la situation, de confirmer les décisions de tir et de s'assurer des résultats. Dans le cadre de l'engagement interallié propre à ces deux opérations, le C2 repose aussi sur les moyens de communication permettant la transmission des ordres et l'acquisition d'une situation commune.

L'interallié marqué par la montée en puissance du commandement français

Dès le 19 mars 2011, l'armée de l'air française agit seule dans la planification et la conduite de la manœuvre aérienne. Cependant, à partir du 31 mars, l'OTAN prend le commandement de l'opération *Unified Protector* (équivalent d'*Harmattan* pour l'Alliance atlantique). Si les nouveaux échelons opératifs et tactiques sont commandés par des officiers généraux nord-américains, les aviateurs français occupent des postes clés, représentant pour la France une prise de pouvoir sans précédent au sein d'une coalition aérienne. Dans cette dynamique, la France prend le commandement de l'opération *Hamilton* en 2018 grâce à une planification pro-active au niveau stratégique. Il s'agit de la première prise de telles responsabilités devant les autorités américaines et britanniques. Comme pour les premiers jours de l'opération *Harmattan*, la France dispose des capacités opérationnelles pour agir en toute autonomie durant la crise syrienne. Néanmoins, la participation des États-Unis et du Royaume-Uni transforme la puissance du message politique et la dimension de la réponse militaire.

Côte à côte dans la nuit du 13 au 14 avril 2018, comme ils l'ont été en 2011 à l'occasion des frappes sur la Libye, ces trois puissances ont ensemble un poids géopolitique particulier. Se déroulant dans un cadre interarmées et interalliés, *Hamilton* et *Harmattan* témoignent de la puissance opérationnelle des aviateurs et de la qualité du commandement français.

En Libye, le drone transforme le champ de bataille

Depuis la chute de Mouammar Kadhafi en 2011, la Libye a traversé plusieurs guerres civiles menées par des parties libyennes rivales en quête de pouvoir et soutenues par des parrains aux ambitions multiples. Entre avril 2019 et juin 2020, les affrontements ont culminé lors de l'offensive de l'armée nationale libyenne (ANL) du maréchal Haftar, stationnée à l'est et dirigée contre le Gouvernement d'union nationale (GUN) installé dans la capitale, à l'ouest. La campagne de Tripoli s'est distinguée des précédents combats en ce qu'elle a été le théâtre expérimental de nouveaux modes d'action axés sur l'emploi massif de mercenaires et de drones. Leur prédominance au cours des opérations a conduit Ghassan Salamé, ex-Représentant spécial des Nations unies en Libye, à déclarer peu de temps avant sa démission que le conflit libyen était devenu le théâtre de « *la plus grande guerre de drones au monde* »⁽¹⁾. Ainsi, le chaos prédit par le « guide libyen » au début du printemps arabe a pris la forme d'une opposition entre drones turcs et émiratis.

Pour de nombreux observateurs, l'introduction du drone a été décisive dans la bascule du rapport de force opposant la Turquie, venue en soutien du GUN, et les Émirats arabes unis, alliés à l'ANL. Plus précisément, c'est l'emploi du drone comme composant central des opérations aériennes qui a bouleversé le champ de bataille. L'expérience acquise par la Turquie sur d'autres théâtres a été déterminante afin de contrer les drones chinois *Wing Loong* et les systèmes de défense russes *Pantsir* déployés par les Émirats. Pour mémoire, la Turquie n'en était pas à son premier essai puisque les drones *Bayraktar TB2*, *Kargu* et *Anka* ont été employés avec succès lors de l'opération *Bouclier du printemps* en Syrie en mars 2020, puis lors du soutien aux forces azerbaïdjanaises dans le Haut-Karabakh en septembre 2020. La victoire turque en Libye repose tout autant sur le concept opérationnel d'emploi des drones que sur l'adjonction de systèmes de guerre électronique, de défense sol-air et de capacités de renseignement. Le dispositif de force adverse et la préparation au combat des effectifs ont constitué également des facteurs décisifs au cours des affrontements. Les Émirats et l'ANL ont démontré des carences opérationnelles, notamment l'absence de stratégie d'emploi de drones ainsi que des difficultés d'intégration et de maniement des systèmes de défense. La neutralisation de plusieurs systèmes sol-air *Pantsir* en témoigne⁽²⁾.

L'emploi du drone en Libye témoigne de la rupture opérationnelle et stratégique majeure que représente cette technique. Tout d'abord opérationnelle, car elle permet aux parties prenantes de se doter d'un spectre de capacités allant du renseignement au ciblage et aux frappes de précision. De plus, ces nouvelles plateformes constituent un atout stratégique, notamment en termes de coût, pour de petits États aux capacités aériennes limitées. Le drone devient un substitut aux avions de combat pour atteindre des objectifs intermédiaires tels que la défense de point et de zone. Dans son rapport du 7 juillet 2021, l'Assemblée nationale confirme ainsi que les drones contribuent au « *nivellement des écarts stratégiques* » entre États⁽³⁾. La « *dronisation* » en cours du champ de bataille soulève de nombreuses interrogations concernant les capacités de défense et la préparation de nos forces armées. Cela d'autant plus que les acquisitions récentes ou en cours (Ukraine, Pologne, Maroc, Tunisie etc.) témoignent d'un engouement fort pour ces nouvelles plateformes et s'inscrivent dans un contexte de tensions régionales. Le drone devient également un défi majeur car il permet à des acteurs non étatiques de se doter de capacités modernes pouvant entraver ou menacer les opérations des forces armées occidentales. Ainsi, les conflits syrien, libyen et du Haut-Karabakh mettent en lumière « *l'exigence de disposer d'un système de lutte anti-drones performant* »⁽⁴⁾ afin de préserver la liberté d'action de nos forces engagées.



1. « Interview with UN Special Representative for Libya Ghassan Salamé », *United Nations Political and Peacebuilding Affairs*, 25 septembre 2019.
2. Aude Thomas, « Confrontation turco-émirat en Libye : le drone, nouvel atout stratégique », *Recherches & Documents* n° 12/2021, *Fondation pour la recherche stratégique*, 11 juin 2021.
3. « Mission d'information sur la guerre des drones », rapport n° 4320, *Assemblée nationale*, 7 juillet 2021.
4. *Ibid.* p. 50.

La bataille d'Actium : le triomphe d'Octave

La bataille navale d'Actium, qui se déroule au large de la Grèce, oppose Octave à Marc Antoine, allié de Cléopâtre. Cette victoire marque le début de l'ascension d'Octave vers la fondation de l'Empire romain.

Les héritiers de César

En 44 av. J.-C., Jules César est assassiné par des sénateurs. Pour exercer le pouvoir, son fils adoptif Octave, son fidèle général Marc Antoine et Lépide, un ancien consul, forment le triumvirat. Octave, dont César est le grand-oncle maternel, est désigné par testament comme son fils adoptif. Intellectuel, il n'aime guère les champs de bataille. À l'inverse, Marc Antoine est un militaire aguerri qui participe avec César à la guerre en Gaule puis à celle contre Pompée.

En 42 av. J.-C., Octave et Marc Antoine battent en Macédoine, à Philippes, leurs principaux rivaux Brutus et Cassius. Ils se partagent alors le territoire romain en deux : l'Occident pour Octave, et pour Marc Antoine l'Orient, dont l'Égypte où règne sa nouvelle maîtresse Cléopâtre.

L'alliance entre les deux Romains vole en éclats lorsque Marc Antoine désigne comme successeur Césarion, le fils de César et Cléopâtre. Cet acte est un *casus belli* pour Octave qui assure devant le Sénat depuis quelques années déjà que Marc Antoine et Cléopâtre complotent contre Rome et agissent comme des débauchés.

Les préparatifs de la guerre

Entre 35 et 33 av. J.-C., Octave mène en Dalmatie une campagne victorieuse qui lui rapporte des troupes aguerries et fidèles stationnant non loin de la Grèce. Son armée est forte de 16 légions, soit 80 000 hommes et 12 000 cavaliers. Il dispose aussi d'une importante flotte commandée par Agrippa qui aligne 400 navires et 40 000 marins.

À l'inverse, Marc Antoine, qui, en -36, a perdu une bataille contre les Parthes, doit reconstituer son armée. Il dispose cependant de la marine égyptienne forte de 60 navires qui complète ses propres 170 bateaux, avec 15 000 fantassins et 2 000 archers. Enfin, une centaine de bateaux sont chargés du ravitaillement. Il dispose donc de 75 000 légionnaires, 12 000 cavaliers et des 25 000 hommes des troupes auxiliaires.

Actium

Le plan initial d'Antoine est de transporter par bateau ses hommes pour attaquer Rome au printemps de l'an 32 av. J.-C. Mais une tempête pousse l'armada à se réfugier au port d'Actium situé dans le golfe Ambracique, sur la côte grecque de l'Adriatique. À cet endroit, la flotte peut se regrouper pour se défendre

Bonaparte en Italie, la naissance d'une légende

Le 12 ventôse an IV (2 mars 1796), le Directoire nomme le jeune général Bonaparte commandant de l'armée d'Italie. D'abord conçue comme une opération de diversion, la campagne d'Italie se transforme en conquête victorieuse qui forge la légende de Bonaparte.

La France face à l'Europe

Depuis 1792, la jeune République française affronte la Première coalition, qui regroupe la plupart des royaumes européens. En 1796, les armées françaises commandées par des généraux sont ainsi engagées sur plusieurs fronts. Sur le Rhin, l'armée, sous les ordres de Jean-Baptiste Jourdan, est suppléée par celle de Jean-Victor Moreau. Dans les Alpes, les soldats de François Kellermann protègent le col du mont Blanc des incursions austrosardes. Enfin, au sud, l'armée d'Italie du général Barthelemy Schérer défend le col de Tende et la Méditerranée.

Le 2 mars 1796, Bonaparte, jeune homme de 27 ans, reçoit un accueil circonspect de ses subalternes, qui en voient en lui un protégé du Directoire. En 1809, le général Lasalle note dans ses mémoires à propos de ce jeune homme : « *Une petite mine, une réputation de mathématicien et de rêveur, point encore d'action pour lui, pas d'ami, regardé comme un ours parce qu'il était toujours seul à penser.* » Bonaparte a comme directive d'attaquer l'Italie pour faire diversion et éventuellement s'emparer de ses richesses pour financer l'effort de guerre. L'armée d'Italie compte alors 35 000 hommes répartis en 4 divisions commandées par les généraux Augereau, Laharpe, Masséna et Sérurier. Enfin elle dispose de 4 000 cavaliers et de 30 pièces d'artillerie. Pour mener à bien cette mission le jeune général se plonge dans les cartes afin d'étudier minutieusement le terrain.

Bonaparte fin stratège

Bonaparte compense son infériorité numérique par d'innovantes manœuvres tactiques. Ainsi, il déplace rapidement son armée pour surprendre l'ennemi afin de l'obliger à combattre sur le terrain qu'il a choisi. Il commence par envahir le Piémont pour se glisser entre l'armée sarde et l'armée autrichienne. Le 12 avril, il remporte sa première victoire contre les Autrichiens à Montenotte et une seconde contre les Sardes à Millesimo. Le 14 avril, il bat de nouveau les Autrichiens à Dego. Le 3 juin, les Sardes, vaincus à Mondovi, signent un armistice avec la France, à qui ils versent une indemnité de 3 millions. Après l'armée sarde, Bonaparte attaque les Autrichiens en Lombar-



DR Bonaparte à la bataille de Rivoli, tableau de Félix Philippoteaux, 1844.

die. Le 9 mai 1796, après la bataille de Lodi il franchit la rivière Adda qui lui ouvre les portes des villes de Milan, Parme, Modène et Ancône. Début juillet l'armée d'Italie assiège Mantoue, mais le 25 juillet, après une offensive du général autrichien von Wurmser, les Français reculent. Loin de s'affoler, Bonaparte contrattaque victorieusement le 4 août à Castiglione. Pour libérer Mantoue, les Autrichiens dépêchent une armée de 50 000

hommes commandée par le général Josef Alvinczy von Borberek. Les Français, pris en tenaille, sont battus à Bassano le 6 novembre et à Caldiero le 12.

Arcole et Rivoli

Mais, le 15 novembre, l'armée de Bonaparte se dirige vers Arcole pour affronter les troupes autrichiennes retranchées dans le village. Le seul moyen de les enfoncer est alors de traverser un pont. Le général Lannes tente une première fois, mais il est blessé sous le feu nourri des Autrichiens. Augereau s'empare d'un drapeau tricolore pour entraîner les troupes derrière lui et devant l'hésitation des soldats, Bonaparte fait de même. Les soldats chargent mais sont durement repoussés. Le jeune général ordonne aux tambours d'aller à l'arrière des troupes autrichiennes pour faire croire à une arrivée de renforts. Les Autrichiens se replient et Bonaparte lance ses troupes pour traverser le pont. C'est un succès stratégique car les deux armées autrichiennes n'ont pu se rejoindre et ont perdu beaucoup d'hommes.

En janvier 1797, les Autrichiens attaquent les Français par le nord, non loin du plateau de Rivoli. Cependant, ils font l'erreur de diviser leur armée en six colonnes. Bonaparte les défait une par une avec l'aide des hommes de Masséna, tout juste arrivés. Les 14 et 15 janvier, les Autrichiens, qui ont perdu 15 000 hommes, se rendent. Bonaparte s'empare du col de Tarvis le 21 mars et le 29 de celui de Klagenfurt. Le 18 avril 1797, les Autrichiens signent un armistice préliminaire au traité de paix de Campoformio.

Bonaparte apparaît comme un général brillant puisque la campagne d'Italie est alors le seul front français victorieux.

En 1809, le général Lassalle écrit : « *Là où l'Empereur a été le plus grand, c'est à la guerre d'Italie. Là il était un héros (...). En Italie, il n'avait que peu d'hommes, presque sans armes, sans pain, sans souliers, sans argent, sans administration, point de secours de personne (...), Il fallait tout créer : il a tout créé. Voilà où il fut le plus admirable.* »

1911, les premières opérations aériennes au-dessus de la Libye

En 1911, l'Italie, qui désire s'implanter en Afrique du Nord, déclare la guerre à l'Empire ottoman, qui s'étend alors jusqu'en Libye. Lors de ce conflit, pour la première fois dans l'histoire des guerres, un aéroplane est utilisé. Cette campagne marque la naissance opérationnelle de l'aviation militaire.

Le conflit italo-turc

Après la conférence de Berlin de 1885, les pays européens se répartissent les sphères d'influence en Afrique. Un accord secret est passé entre l'Italie et la France pour le contrôle de l'Afrique du Nord, pourtant sous domination turque. Les deux pays profitent de la déliquescence de l'Empire ottoman, cet « homme malade ». Dans cet accord secret, le Maroc revient à la France et l'Italie s'octroie la Tripolitaine, la Cyrénaïque et le Fezzan, des territoires qui correspondent à l'actuelle Libye. En 1911, Rome envoie à l'Empire ottoman un ultimatum qui exige la restitution de la Libye. Après le refus d'Istanbul, la guerre est déclarée le 29 septembre 1911. Les opérations militaires débutent le 3 octobre. L'armée italienne forte de 20 000 hommes débarque avec une petite flottille d'avions : deux *Blériot XI*, deux *Farman*, trois *Nieuport* acquis auprès de la France et deux *Taube* achetés à l'Empire austro-hongrois. Les troupes au sol sont aussi soutenues par des navires de guerre.

L'emploi de l'arme aérienne

Le 23 octobre 1911, le capitaine italien Carlo Piazza s'envole à bord d'un *Blériot XI* afin d'effectuer une mission de reconnaissance pour déterminer la position des troupes turques entre Tripoli et El-Azizia. Pour la première fois dans l'histoire de l'arme aérienne, un avion « *plus lourd que l'air* » est utilisé au combat. Après cette opération l'Italie fait de nouveau voler les aéronefs dans les opérations de guerre. Au début, leur seul survol au-dessus des troupes de cavalerie suffit à effrayer les chevaux et à désorganiser les Turcs. Mais, au-delà de cette démonstration de force aérienne, l'état-major italien entend utiliser ce nouvel outil pour bombarder son ennemi.

Le lieutenant Giulio Gavotti du *Servizio Aeronautico*, note ainsi : « *Aujourd'hui, j'ai décidé de lancer des bombes depuis l'avion. C'est la première fois que nous allons essayer cela et si je réussis, je serai vraiment ravi d'être la première personne à le faire.* » Le 1^{er} novembre 1911, à bord de son mono-

Carlo Piazza, Libye, 1911.

DR



plan *Taube* il se dirige vers les forces turques qui défendent les oasis de Tagiura et Ain-Zara. L'officier italien précise : « *Près du siège, j'ai fixé un petit étui en cuir avec un rembourrage à l'intérieur. J'ai déposé les bombes très soigneusement. Ce sont de petites bombes rondes, pesant environ un kilo*

et demi chacune. J'en ai mis trois dans l'étui et une autre dans la poche avant de ma veste. Au bout d'un moment, je remarque la forme sombre de l'oasis. D'une main je tiens le volant, de l'autre je sors une des bombes et la pose sur mes genoux. Je suis prêt. L'oasis est à environ un kilomètre. Je vois très bien les tentes arabes. Je prends la bombe avec ma main droite, retire l'étiquette de sécurité et jette la bombe en évitant l'aile. (..) Et après un petit moment je peux voir un petit nuage sombre au milieu du campement. »

Le lieutenant Gavotti vient ainsi de jeter, à plus de 700 mètres d'altitude, des grenades à fragmentation « *Cipelli* » sur des troupes ennemies. Le résultat opérationnel de ce premier bombardement aérien est dérisoire puisque les grenades tombent au hasard sur des tentes vidées de leurs occupants.

La presse italienne célèbre pourtant cet événement comme une première historique. Mais cette initiative provoque une levée de boucliers en Europe, où la presse s'empresse de fustiger l'Italie qui a osé employer de telles machines de guerre. Toutefois, cette nouvelle panoplie militaire est fragile. En effet, dans ce désert africain, les avions aux mécaniques délicates souffrent des mauvaises conditions climatiques : le sable porté par le vent encrasse les moteurs. Les mécaniciens ont fort à faire et la disponibilité des machines reste symbolique.

Cependant, les avions continuent d'être employés dans différents conflits entre 1912-1913, notamment dans les Balkans pour le conflit qui oppose la Turquie, la Serbie, la Roumanie, la Bulgarie et la Grèce. La première guerre mondiale ne fera que confirmer le rôle guerrier des avions, dont le rôle est désormais primordial pour obtenir la victoire.

La Maîtrise de l'air, œuvre prophétique de Giulio Douhet

Figure majeure de la stratégie aérienne, Giulio Douhet est un théoricien italien de l'entre-deux-guerres. Alors qu'il prédit à l'avion un rôle vital dans les conflits modernes dès 1910, il mûrit progressivement la doctrine d'emploi de ce nouvel outil de combat qu'il ne se figure autrement qu'indépendant. C'est dans les pages de son œuvre maîtresse – *Il dominio dell'aria*, traduit par *La Maîtrise de l'air* – que Giulio Douhet consigne en 1921 la pensée stratégique qui lui survit encore aujourd'hui.

Une arme aérienne autonome imaginée par un colonel d'artillerie

Diplômé de l'École militaire d'artillerie et du génie de Turin en 1886, Giulio Douhet occupe rapidement un poste à l'état-major général de l'armée italienne, au sein duquel il est l'un des premiers à s'intéresser aux innovations techniques et donc aux potentielles applications militaires de l'aviation. Il publie dès 1910 son premier texte partisan d'une arme aérienne appelée à évoluer indépendamment des moyens de l'armée de terre et de la marine.

Après avoir participé à la guerre en Libye en 1911, Giulio Douhet publie dès l'année suivante *L'Usage de l'avion dans la guerre* et commence à diffuser largement ses idées via divers périodiques. Sa carrière militaire se poursuit à des postes de commandement des premières unités aériennes militaires, puis à l'état-major italien lorsque la première guerre mondiale éclate. Façonné par ces années de conflit mais aussi influencé par la vision technique de sa formation scientifique, ce prophète de la puissance aérienne veut s'attacher à définir méthodiquement les perspectives d'emploi qu'offre pour lui l'avion. Il quitte l'institution militaire quelques mois avant l'armistice pour se consacrer pleinement à théoriser rationnellement cette nouvelle vision de la guerre, indissociable d'un *air power* naissant.

La Maîtrise de l'air ou l'éloge du bombardement stratégique aérien

C'est en 1921 que cet auteur prolifique publie son ouvrage majeur, *Il dominio dell'aria*, ou *La Maîtrise de l'air* en français. Accueilli avec fracas dès sa parution, Giulio Douhet invoque dans cette analyse un raisonnement articulé autour de la quête de la rupture de volonté de l'ennemi dans un conflit. Il détaille les missions clés de l'aviation pour cet effet final recherché : la maîtrise de l'air et le bombardement stratégique. La première est un



DR

facteur indispensable pour faire plier la volonté de l'adversaire et garantit la seconde : éviter les affrontements terrestres, garantir une issue rapide du conflit et atteindre l'adversaire au cœur de son moral, dans la profondeur.

C'est dans le contexte doctrinal passionné de l'entre-deux-guerres – entre partisans et opposants de l'aviation militaire autonome d'une part et différends sur la théorie d'emploi de l'arme aérienne d'autre part – que la pensée douhétienne est vulgarisée et diffusée à travers le monde. *La Maîtrise de l'air* est rapidement traduit dans de très nombreuses langues (même en japonais), attestant de son succès.

La pérennité des idées contemporaines de Douhet

La Maîtrise de l'air prône le recours à un bombardement aérien massif sur cinq types de points vitaux : les sites industriels, ceux de transport et les nœuds de communication, les infrastructures et bâtiments gouvernementaux et la volonté de la population civile. Cette paralysie de l'ennemi s'obtient par le recours à des bombes incendiaires, explosives ou au gaz. Les deux premières sont expérimentées pendant la seconde guerre mondiale et les centres d'intérêt vitaux sont encore aujourd'hui les cibles des attaques aériennes. La constitution d'une importante flotte, force de frappe, reste actuellement affiliée au principe de la dissuasion nucléaire et à celui de la supériorité aérienne et ancrent encore le général Giulio Douhet dans le ^{xxi}^e siècle.

En revanche, l'expérience de la guerre aérienne a prouvé que certaines des idées du théoricien – comme la pression psychologique qui conduirait à la capitulation de l'adversaire – sont erronées. Les effets du bombardement stratégique dans la profondeur sont plutôt de souder les populations à leur chef et non pas de mettre fin à un conflit. Comme beaucoup de visionnaires, Douhet énonce des idées encore inconcevables pour l'époque en imaginant les possibilités encore insoupçonnées d'une arme nouvelle.

Après avoir consacré sa vie à l'élaboration et au perfectionnement de sa doctrine d'emploi de l'aviation, la figure controversée de Giulio Douhet s'éteint en février 1930, sans jamais avoir vu la concrétisation de ses idées. Il inspire cependant tous les théoriciens de la guerre aérienne qui lui sont contemporains et encore aujourd'hui, et fait figure de référence dans le domaine de la stratégie aérienne.

La pensée stratégique d'Amedeo Mecozzi

Le terme de puissance aérienne, en Italie, renvoie généralement aux idées du général Giulio Douhet sur la fonction stratégique de l'aviation militaire. Néanmoins, la *Regia Aeronautica*, créée en 1923, se base sur la pensée d'un autre aviateur moins connu : Amedeo Mecozzi, partisan d'une aviation d'assaut intégrée à la manœuvre interarmées.

Amedeo Mecozzi, père de l'aviation d'assaut

Aviateur, officier général et As de la première guerre mondiale, Amedeo Mecozzi est un théoricien de la stratégie aérienne. Il publie un certain nombre d'articles durant l'entre-deux-guerres, période marquée par les débats intellectuels et les polémiques sur l'emploi de l'aviation. Ayant une vision radicalement différente de celle de son compatriote Douhet, qui prône le bombardement stratégique notamment sur les villes, Mecozzi recherche plutôt l'efficacité des forces aériennes dans leur capacité à agir au niveau du théâtre d'opérations et sur les centres névralgiques de l'ennemi. Ses idées, issues de sa propre expérience de la guerre et de l'influence de théoriciens étrangers⁽¹⁾, préconisent une aviation capable d'attaquer la source de l'effort de guerre de l'adversaire pour lui interdire le combat. Pour ce faire, l'aviation doit être équipée non pas de bombardiers lourds mais de chasseurs et de chasseurs-bombardiers rapides et maniables, pour effectuer du bombardement en piqué, qui s'avère être beaucoup plus précis sur des objectifs militaires comme des voies de communications ou des postes de commandement derrière le front. De plus, l'aviation, dans la thèse défendue par Mecozzi, n'a pas qu'un but offensif mais également défensif dans le cadre de couvertures de zones spécifiques.

Le général Mecozzi a l'occasion de mettre en pratique ses théories puisqu'il prend le commandement de la 5^e *Stormo d'assalto* en 1934, première unité de chasse de la *Regia Aeronautica*. Rapidement, il est considéré comme le père de l'aviation d'assaut en Italie.

Une aviation indépendante agissant dans la manœuvre interarmées

Mecozzi considère l'armée de l'air comme prioritaire en termes de budget et d'effectifs et devant bénéficier d'une réserve générale capable d'agir dans les moments les plus critiques de la bataille terrestre. Cependant, elle



DR

n'est, selon lui, pas prédominante sur les autres armées, contrairement à ce que défend Douhet. Elle doit s'intégrer dans une manœuvre interarmées en effectuant de l'appui aérien rapproché. Dans la vision stratégique de Mecozzi, la notion d'appui aux forces de surface est prédominante, mais n'est pourtant pas synonyme de sujétion aux forces terrestres et navales. En 1936, il déclare, dans son ouvrage *Quel che l'aviatore d'assalto deve sapere* (« Ce que l'aviateur d'assaut doit savoir »), qu'accepter d'agir avec les deux armées, ce qu'il nomme d'ailleurs « concomitance des forces », revient pour l'armée de l'air italienne à confirmer son unité et son autonomie. De plus, c'est en attaquant les points vitaux ennemis que l'aviation peut exprimer son plein potentiel, car leur destruction affecte directement l'issue de la guerre.

Un emploi novateur de l'aviation qui reste marginal

Malgré la place importante prise par les thèses de Douhet dans les débats autour de l'emploi de l'aviation, les idées de Mecozzi s'imposent en Italie. En preuve la guerre d'Espagne, dans laquelle la *Regia Aeronautica* se distingue par son emploi de l'aviation d'assaut en effectuant des frappes dans la profondeur et en appuyant les forces de surface. Si les idées de Mecozzi se sont bien imposées, c'est parce qu'elles ne viennent pas à l'encontre des principes de guerre définis par les autres forces armées mais s'intègrent dans une continuité opérationnelle admise par l'Italie à partir du moment où elle a fondé une force aérienne indépendante en 1923.

Les écrits de Mecozzi ont très largement circulé. Tout d'abord, il est possible de retrouver l'usage de l'aviation d'assaut dans le *Blitzkrieg* allemand. Durant la seconde guerre mondiale, la « guerre éclair » prouve son efficacité à plusieurs reprises, notamment en Pologne et en France. Elle est l'exemple le plus frappant de la pertinence de la thèse de Mecozzi : faire la guerre rapidement dans les trois dimensions en frappant des points précis du système de défense adverse. Par ailleurs, des thèses similaires à celle de Mecozzi voient le jour chez d'autres théoriciens étrangers durant l'entre-deux-guerres : en France avec le général Armengaud, au Royaume-Uni avec Sir John Slessor et même en Union soviétique avec Arthur Karlovitch Mednis. L'aviation d'assaut intégrée à une manœuvre interarmées est une école de pensée théorique à part entière, marginale certes, mais à qui l'histoire a donné raison.

9. Le général Mecozzi s'inspire sans doute des écrits du général français Paul Armengaud qui a publié une thèse similaire en 1932.

Roland Garros

traverse la Méditerranée

En 1913, Roland Garros, à bord de son frêle avion, traverse la Méditerranée. Ce pilote français ouvre une nouvelle route et relie, pour la première fois par les airs, deux continents.

Roland Garros est né le 6 octobre 1888 à Saint-Denis de La Réunion. En 1900, il rejoint la métropole pour entamer ses études secondaires. Diplômé de l'école des Hautes études commerciales en 1908, il entame une carrière de vendeur de voitures. Cependant, la Grande Semaine d'aviation de la Champagne en 1909 est pour lui une vraie révélation et il abandonne sa profession pour celle de pilote. Ses bénéfices professionnels antérieurs lui permettent d'acquérir une *Demoiselle*, avion mis au point par Santos-Dumont. Le 19 juillet 1910, il obtient à Cholet le brevet de pilote n° 147. Il participe rapidement à différentes courses aériennes internationales organisées à l'époque. En septembre 1911, à bord d'un *Blériot*, il décroche son premier record du monde d'altitude (3 950 mètres). Il multiplie alors les exploits. En janvier 1912, il est le premier à traverser la baie de Rio de Janeiro. En juin de la même année, il effectue une boucle de plus de 1 100 km en reliant plus de sept fois d'affilée Angers, Cholet et Saumur. Désormais ses exploits sont relayés par la presse, qui le surnomme « *le champion des champions* ».

Les aviateurs à la conquête de la Méditerranée

Roland Garros, est convaincu que l'avion est « *capable de rendre des services* ». Quelques intrépides ont déjà essayé de traverser une partie de la Méditerranée. Le 5 juin 1911, le lieutenant Édouard Bague disparaît en mer après avoir essayé de relier Nice à la péninsule Italienne. En octobre 1912, Nino Cagliani, un jeune officier italien, relie Pise à Bastia. Enfin, entre le 18 et le 23 décembre 1912, Roland Garros rejoint déjà Tunis depuis Rome, en passant par la Sicile.



DR

Pour réaliser une traversée totale de cette mer, Roland Garros acquiert un *Morane Saulnier Type G* propulsé par un moteur Gnome de 80 CV. Il entrepose son avion dans le sud de la France, à Saint-Raphaël, où les conditions climatiques de vol – un temps clair et peu de vent de face – sont plus favorables. Pour partir quand bon lui semble, il renonce au soutien logistique de la Marine nationale qui aurait pu jalonner la mer de bateaux afin de lui venir en aide en cas de panne. Son itinéraire prévoit un décollage de

Saint-Raphaël, un survol de la Corse puis de la Sardaigne avant d'atteindre Tunis. Le 22 septembre 1913, Roland Garros, qui a fixé son départ au lendemain, note : « *Je me rendais compte du danger (...) : j'allais passer cinq à six heures en pleine mer. Là, en cas de panne, aucun espoir. C'était une impression étrange de penser que le lendemain peut-être j'allais disparaître. Et pourquoi ? Par luxe, pour vivre une jolie aventure, quitte à en mourir...* »

Une traversée mouvementée

À 5 h 47, l'avion décolle péniblement : lourdement chargé en carburant, le réservoir de l'appareil contient de quoi voler huit heures. Le pilote, chaudement vêtu d'un chandail en laine, dispose d'une boussole et de deux montres, dont une qui décompte le temps de vol. Roland Garros, qui vole à 1 500 mètres, annote « *la première heure passa si heureuse que mes sensations, d'abord aigües, s'adoucissaient. Tout me chantait confiance : le calme environnant, le bourdonnement égal du moteur, le glissement doux des ailes dans l'air frais* ». À 7 h 30, il entend « *un éclatement sinistre de métal brisé* » mais son moteur continue de tourner avec quelques trépidations. Il poursuit son voyage, dépasse la Corse et vole vers Cagliari où un mécanicien l'attend. À 10 h 45, il survole la Sardaigne. Il hésite à se poser mais « *une force mystérieuse plus forte que [sa] raison et que [sa] volonté [l]'entraîne vers la mer* ». Pour affronter cette longue traversée maritime et pour économiser son essence, il monte à 3 000 mètres d'altitude. Inquiet, le pilote scrute désormais l'horizon et la mer au-dessous de lui. Vers 12 h, il aperçoit trois torpilleurs dont le sillage le guide vers l'Afrique. Il décide de couper le moteur pour descendre en spirale vers le continent. À 300 mètres d'altitude, il remet les gaz et se pose à 13 h 40 sur le terrain militaire de Bizerte. Il renonce à rejoindre Tunis car il ne dispose plus que de cinq litres d'essence. Garros note : « *Au milieu du terrain, sous le soleil ardent, je me trouvais seul, dans le silence, l'immobilité et la paix. Cet instant de recueillement... comme il terminait bien les heures que je venais de vivre !* » Un militaire s'approche de Garros et lui demande s'il vient de loin. Ce dernier lui répond « de France ». Perplexe, le soldat lui sourit et garde le silence.

L'examen du moteur révèle deux avaries : un ressort de la tête de cylindre s'est cassé et un axe de culbuteur s'est fendu. Garros note alors : « *Mon salut n'avait tenu qu'à l'adhérence de ce bout de fer.* »

Louis Barthou, président du Conseil, adresse un télégramme à Roland Garros : « *Je suis heureux de vous adresser mes félicitations pour l'exploit audacieux et magnifique que vous avez accompli. Il honore à la fois votre courage personnel et l'aviation française.* »

Les forces aériennes françaises au Levant de 1918 à 1945

Afin d'appuyer la progression du détachement français de Palestine-Syrie contre les forces ottomanes, le gouvernement demande à créer, en 1918, à partir des éléments de la *SPA 581* tout juste dissoute, une nouvelle escadrille *C575*, appelée à opérer en Palestine. Elle embarque dès août 1918 à Marseille, en direction de Port-Saïd. Certains de ses éléments sont détachés au Liban en novembre de la même année. Cette fondation inaugure la présence des forces aériennes françaises au Levant.

Le développement des forces aériennes, produit de l'intérêt stratégique du Levant

La question de l'établissement durable d'une force aérienne militaire française se pose après l'armistice de Moudros du 30 octobre 1918, rendant applicables les accords Sykes-Picot de 1916, consacrant un partage du Proche-Orient entre Français et Britanniques. Les forces aériennes françaises au Levant se retrouvent progressivement renforcées dès le début de l'année 1920, aboutissant à la présence de trois escadrilles : les 4^e, 6^e et 8^e escadrilles du 1^{er} régiment d'observation, conséquence des divers soulèvements au Levant la même année. Ces renforts sont perçus comme un moyen de limiter l'engagement de troupes supplémentaires en offrant la possibilité de « vaincre rapidement ».

En supplément des missions de pacification, les forces aériennes fournissent des services rendus impossibles par la voie terrestre. Le Haut-Commissariat de Beyrouth organise ainsi dès 1921 un réseau de courrier aérien minimal en inaugurant la première ligne hebdomadaire reliant Alep, Raqqa et Deir-ez-Zor. L'armée se voit en outre confirmer son rôle de transport de personnel et, à ce titre, deux *Caudron G6* sont déjà mis à disposition du Haut-Commissaire de Palestine-Syrie en septembre 1918. L'augmentation du nombre d'appareils dédiés aux évacuations sanitaires, 20 exemplaires en 1921, témoigne de l'intérêt croissant porté à ces missions civiles. Le pont aérien entre Deir-ez-Zor et Alep au mois d'octobre, s'étalant sur 12 jours, permet d'évacuer 44 militaires blessés, une première mondiale.

L'appui des forces aériennes militaires s'avère aussi crucial pour l'expansion de l'aviation civile et des lignes commerciales au Levant, qui permettent de relier la France à ses colonies en Extrême-Orient. Dès 1928, la ligne Marseille-Beyrouth est inaugurée. Avec le concours des aviateurs militaires, la



DR

ligne est étendue jusqu'à Damas à partir du 4 janvier 1930 par la mise à disposition continue de la base de Damas-Mezzé ou ponctuellement des aérodromes d'Alep-Né-rab et Rayak.

De l'armistice au retour de la France Libre au Levant

L'armistice du 22 juin 1940 crée la confusion au sein de l'armée de l'air. Le général Mittelhauser, commandant des forces françaises au Levant, laisse entendre à Beyrouth que les clauses ne seraient pas applicables au Liban et à la Syrie. Trois *M.S. 406* et leurs équipages décollent, ralliant l'Égypte et les forces anglaises dès le 23 juin. Après l'éviction de Mittelhauser, d'autres désertent pour la RAF, à l'image du capitaine Paul Jacquier du Groupe aérien d'observation (G.A.O) 583, qui atterrit à Ismaila, aux commandes d'un *Potez 63-11*, le 27 juin 1940. Les aviateurs français libres sont sur leur demande tenus à l'écart des missions offensives à l'encontre des forces vichystes et s'en tiennent principalement à des missions de reconnaissance. Défaites, les forces aériennes vichystes enregistrent des pertes importantes lors de la campagne de Syrie et du Liban face à la RAF. 169 des 273 appareils engagés du 8 juin au 14 juillet 1941 sont considérés détruits ou abandonnés, plus souvent perdus sur le tarmac que dans les airs.

Le Levant devient le creuset du renouveau des Forces aériennes françaises libres (FAFL) après la victoire alliée. Créés sur la demande du général de Gaulle, les lignes aériennes militaires libres (LAM) prennent forme sous la supervision du colonel Lionel de Marmier, dans le but de relier les territoires de la France Libre. Damas devient ainsi la base principale de maintenance d'une flotte d'appareils de transport hétéroclite et la liaison Damas-Brazzaville est effectuée le 30 octobre 1941, deux mois après la première liaison Damas-Le Caire. Renforcées par des appareils neufs, les LAM inaugurent le 10 janvier 1944 la ligne Damas-Téhéran-Moscou. La continuité des forces aériennes françaises dans la région est cependant de courte durée. L'invasion des territoires sous mandat français par les troupes du Commonwealth le 31 mai 1945, prolongement de la crise du Levant, aboutit à l'immobilisation des moyens aériens français.

La crise et le retrait du mandat de protection marquent la fin de la présence permanente des forces aériennes françaises dans la région, qui se retirent en juillet 1945. La présence ponctuelle des aéronefs français dans le ciel du Levant s'inscrit depuis dans une logique de projection.

Le raid Italie-Australie-Japon de 1925 en hydravion

En 1925, Francesco De Pinedo et Ernesto Campanelli rallient l'Italie à Tokyo *via* l'Australie en hydravion, en 55 000 km et 62 jours. Cela renforce les liens diplomatiques entre leur nation et celles visitées, leur permet de découvrir de nouvelles cultures et de rencontrer les pilotes ou autres militaires étrangers.

Un exploit aérien de grande ampleur

Marin passé à l'aviation militaire en 1922, Francesco De Pinedo est à la tête d'une escadrille d'hydravions au cours de la Grande Guerre, avant de rejoindre la *Regia Aeronautica* peu après sa création en 1923. Pour démontrer les capacités de ces aéronefs, le lieutenant-colonel Pinedo propose à l'état-major en 1925 la réalisation d'un raid reliant l'Europe à l'Asie par la voie du Sud. Mussolini, alors chef du gouvernement et ministre de l'aéronautique, soutient le projet en le finançant. De Pinedo choisit l'hydravion biplan *S.16 Ter* de l'entreprise S.I.A.I. Savoia-Marchetti, avec un moteur Lorraine-Dietrich de 450 CV. L'appareil est nommé *Gennariello* en hommage au patron de la ville de Naples, Saint Gennaro (Janvier).

Sans radio, le pilote et son mécanicien Ernesto Campanelli emportent à bord des vivres, des cartes et des pièces de rechange pour l'hydravion. Pour optimiser les vols, le voyage est préparé en fonction du climat des zones traversées. Pourtant, les ennuis techniques et les réparations qui s'ensuivent entraînent des retards les amenant à voyager en saison de mousson et de typhons. Ils risquent plusieurs fois de mettre un terme à leur traversée : les conditions météorologiques créent de grandes difficultés, compliquant les décollages (vent, enlèvement dans des bancs de sable) et la navigation (orages, tempêtes de sable, instruments illisibles). Parfois, la nature des étendues survolées ne présente aucune possibilité d'amerrissage, ce qui augmente le danger.

Partis le 20 avril 1925 du lac Majeur en Italie, ils traversent la Méditerranée vers la Syrie, puis l'Inde et l'Indonésie. Le 24 mai ils atteignent Singapour et fêtent leur traversée de l'équateur le 25. Le 30 mai, ils arrivent en Australie, qu'ils quittent le 13 août. Passant par la Papouasie-Nouvelle-Guinée et les Philippines, ils atteignent le Japon un mois et demi plus tard. Puis, ils rejoignent Shanghai, l'Indochine, le nord de l'Inde et l'Arabie. Lors de leur arrivée à Rome le 7 novembre, une foule en liesse les attend au bord du Tibre.

Perception locale et relations diplomatiques

L'hydravion impressionne, car il arrive qu'aucun n'ait survolé les régions traversées. Certains Européens expatriés sont ravis d'en voir enfin un de leurs propres yeux. De Pinedo et Campanelli font escale dans des colonies françaises, britanniques et néerlandaises avant d'arriver en Australie et au Japon et côtoient des militaires américains en Australie et aux Philippines. Les autorités locales ou militaires accueillent le pilote et son mécanicien, essayant d'aider au mieux pour remorquer l'hydravion, héberger, donner des indications ou transmettre un télégramme. La presse relaie l'avancée du raid italien et les aviateurs participent à des réceptions en leur honneur. Les journalistes les sollicitent et les autorités leur demandent de survoler leur ville. L'engouement est tel que, parfois, le pilote n'annonce pas leur départ pour éviter la foule lors des préparatifs.

Les tentatives précédentes de raids britanniques et australiens ont connu des difficultés, voire des échecs. Leurs pilotes ont pu partager leurs expériences avec De Pinedo avant le départ, puis lors d'escales. Le pilote organise ainsi la suite de son voyage avec l'aide reçue localement (météorologie, cartes, voiture, main-d'œuvre). À Melbourne, l'hydravion est révisé dans la base militaire de Point Cook, et l'arrivée d'Européens par les airs renforce « l'amitié existant entre l'Italie et l'Australie ».



De Pinedo et Campanelli réalisent cet exploit cinq ans après le raid « Roma-Tokyo » par la voie du Nord du pilote Arturo Ferrarin, en 1920. D'un point de vue diplomatique, outre l'effet sur la population et les rencontres officielles, cette course aérienne permet à De Pinedo de promouvoir l'usage de l'hydravion sur de longues distances et de convaincre notamment un aéroclub de l'utiliser pour des liaisons insulaires en Indonésie. Mais leur périple n'est pas sans susciter également des incidents diplomatiques, comme lorsqu'éclate un différend lors de leur vol en direction du Japon, lorsque les typhons empêchent l'équipage de suivre la route prévue et les forcent à traverser une zone interdite.

De nombreux records aériens sont établis dans les années 1920 et l'enjeu assumé du raid est aussi de faire rayonner l'Italie : « *J'étais responsable de la bonne réputation de notre aéronautique* », affirme De Pinedo. L'objectif semble atteint auprès des officiels, aviateurs et civils des pays visités. Dans ce même but, d'autres raids italiens sont entrepris les années suivantes vers l'Amérique.

AUSTRALIA - GIAPPONE - ROMA -

PROVOLANTE SIG TER 450 HP-

STORMO FRANCESCO DE PINEDO

ILLO ERNESTO CAMPANELLI



L'envol des hydravions

En 1910, l'ingénieur français Henri Fabre fait décoller un hydravion près de la Méditerranée. De cet appareil fragile et léger posé sur des flotteurs va naître un avion capable de conquérir le monde par-delà les mers. Le constructeur aéronautique Pierre-Georges Latécoère rêve ainsi de créer des avions qui, tels des paquebots, transportent des passagers depuis la France vers l'Amérique.

La Méditerranée, berceau de l'hydravion

À la naissance de l'aviation, au début du siècle dernier, les ingénieurs imaginent effectuer des vols au-dessus de l'eau pour garantir leur sécurité en cas d'accident ou de chute. Ainsi, le 6 juin 1905, Gabriel Voisin fait tracter son planeur au-dessus de la Seine. Ce vol de plus de 150 mètres à une altitude de 20 mètres constitue une première étape dans la naissance d'un nouveau type d'aéronef. Il faut cependant attendre le 28 mars 1910 pour voir décoller au-dessus de l'étang de Berre, non loin de Martigues, un premier hydravion. Ce premier prototype sorti de l'imagination de l'ingénieur français Henri Fabre est un avion en plan canard doté de trois flotteurs en toile, propulsé par un petit moteur de 50 CV. L'Américain Glenn Curtiss, qui rencontre Henri Fabre lors du Salon aéronautique de Paris de 1910, se passionne pour l'hydravion. Le 26 janvier 1911, il effectue un premier vol dans la baie de San Diego.

En 1912, l'ingénieur français François Denhaut imagine doter ces nouveaux avions d'une coque. Il reprend ainsi divers projets, dont celui élaboré en 1876 par Alphonse Penaud. Cependant, pour faciliter le décollage en évitant l'effet ventouse de l'eau, il modifie cette coque en rajoutant un redan (une marche) qui change l'appui aérodynamique. L'avion peut désormais s'affranchir d'un terrain d'aviation. Cet avantage intéresse les explorateurs qui entendent voyager partout autour du monde.



DR

Un avion polyvalent

Le 20 avril 1925, Francesco de Pinedo et Ernesto Campanelli décollent à bord de leur hydravion depuis le lac Majeur en Italie, vers Rome, Naples, Brindisi, Tarente et Rhodes pour se rendre en Australie, soit un vol de plus de 22 000 kilomètres. L'explorateur Roald Amundsen survole pour la première fois, en mai 1925, le pôle Nord avec son hydravion *Dornier Do J*, surnommé *Wal* (la baleine). La firme allemande Dornier comprend l'immense

potentiel des hydravions pour le transport des passagers. Elle développe des appareils capables de transporter par-delà les océans une centaine de passagers avec leurs bagages.

Le 1^{er} avril 1935, la compagnie Air France met en service l'hydravion *Algérie* pour desservir sa nouvelle ligne aérienne Marseille-Alger. Cet avion Breguet, qui effectue la traversée en 3 h 20, peut accueillir 20 passagers.

Le rêve fou de Latécoère

Le constructeur aéronautique Pierre-Georges Latécoère, qui fabrique des hydravions, décide d'utiliser ces appareils pour le transport du courrier et des passagers. Pour livrer le courrier par-delà les océans, Latécoère conçoit ainsi pour Air France le *Laté 300*. Cet appareil, baptisé *Croix du Sud*, devient tristement célèbre en 1936, quand Jean Mermoz et son équipage disparaissent en mer. En 1929, Latécoère commence la construction du *Laté 521*, un hydravion géant qui peut accueillir 72 passagers. Ce nouvel appareil est conçu comme un paquebot de luxe qui offre aux passagers des cabines individuelles disposant d'un cabinet de toilette, un bar et une cuisine raffinée. L'ensemble est réparti sur deux niveaux. Pour mettre au point cet immense hydravion, Latécoère choisit d'implanter sa base d'essai sur les rives de l'étang de Biscarrosse, dans les Landes. Cette étendue d'eau douce présente le double avantage d'être protégée du vent côtier par le cordon dunaire et d'être dotée d'une grande superficie qui dépasse 15 kilomètres de long. En 1938, Georges Latécoère imagine de créer dans ce village landais, un immense aéroport pour relier la France à New York. Ce projet comprend un hôtel de luxe, un casino et un terrain de golf, pour faire patienter les passagers en cas de mauvais temps. Un train spécial est aussi prévu pour conduire les voyageurs directement vers Paris.

En 1939, Henri Guillaumet, à bord du *Laté 521* baptisé *Lieutenant-de-vaisseau-Paris* effectue la liaison New York-Biscarrosse en 28 heures 27 minutes, soit un trajet de 5 875 km à la vitesse de 206 km/h. Cependant, le fracas de la seconde guerre mondiale bloque le projet de Latécoère. Durant la guerre les hydravions sont utilisés pour le sauvetage en mer des pilotes abattus ou pour la lutte anti-sous-marine.

Après la guerre, les moteurs des avions de ligne sont plus puissants et fiables et peuvent donc réaliser des traversées transatlantiques avec une plus grande tranquillité. De plus, la multiplication des infrastructures aéroportuaires partout dans le monde sonne le glas des lignes aériennes des hydravions.

Aujourd'hui, l'utilisation des hydravions est réservée à des vols de courte distance au-dessus des lacs canadiens ou bien à la lutte contre les incendies.

En 1936, la guerre d'Espagne débute par un pont aérien

À l'été 1936, des avions allemands et italiens transportent entre l'Espagne et le Maroc les troupes rebelles du général espagnol Franco. Cette opération aérienne marque le début de la guerre civile espagnole et le premier pont aérien en Europe.

Les débuts de la guerre d'Espagne

En juillet 1936, une partie des chefs de l'armée espagnole se soulève pour protester contre la politique de la II^e République espagnole. Le 18 juillet 1936, le général Francisco Franco, qui fait partie des conjurés, arrive au Maroc, alors colonie espagnole et prend le commandement de l'armée d'Afrique, la « Légion espagnole ». Toutefois, Franco doit faire traverser le détroit de Gibraltar pour attaquer la péninsule. Il ne peut compter sur le soutien de la marine de guerre espagnole, massivement favorable aux Républicains, et qui, de plus, bloque le détroit de Gibraltar, de Tanger à Algésiras. Pour contourner cet obstacle il demande donc l'aide d'avions de transport allemands et italiens. Le 26 juillet 1936, Hitler et Mussolini, qui y voient un moyen d'affaiblir un allié des démocraties et de coordonner leurs actions militaires, accèdent à la demande du général espagnol. De plus, Hitler, en fin stratège, voit dans cette opération un moyen d'occuper les troupes italiennes afin qu'il puisse s'emparer des Balkans ou de l'Autriche sans interférence de Mussolini.

Le début du pont aérien

Pour financer cette opération, les partisans du général Franco décident en juillet 1936 de s'associer pour constituer la *Sociedad Hispano-Marroquí de Transportes*. Cette société coordonne les opérations de transport logistique des matériels allemands et des soldats de Franco. Cependant, dès le 28 juillet, trois avions *Junkers 52* sont affrétés par le banquier espagnol Joan March Ordinas, fervent soutien de Franco. Le *Ju-52* est un avion de transport fiable et robuste entré en service dans la *Luftwaffe* en 1932. Cet avion de transport, qui vole à une vitesse de 256 km/h pour un rayon d'action de 870 km, peut transporter au choix 18 hommes ou 1500 kg de fret. Ces premiers avions décollent de la ville portuaire de Ceuta pour atterrir à Algesiras en Andalousie.

À la fin du mois de juillet 1936, une trentaine de trimoteurs *Junkers 52* allemands et une douzaine de bombardiers italiens *Savoia-Marchetti* rejoignent



le Maroc. L'*Oberstleutnant* Rudolf von Moreau est chargé de coordonner ce pont aérien : c'est l'opération *Feuerzauber* (magie du feu). Les pilotes des avions sont dans un premier temps des civils déjà aguerris à ce genre de mission de transport de fret aérien.

Les troupes de Franco sont constituées de tabors marocains et des légionnaires du *Tercio*. Elles embarquent du terrain d'aviation de Sania Ramel situé non loin de la ville de Tetouan puis atterrissent à Tablada, un aérodrome situé dans la périphérie de Séville. Cette noria est constituée d'une vingtaine de *Junkers 52* protégés par 6 avions de chasse. Pour faciliter le déroulement de

l'opération, les Allemands privilégient le transport d'équipement léger, ce qui facilite les opérations de chargement et de déchargement.

Ainsi, d'août à septembre, les aviations italienne et allemande transportent, en 677 traversées, plus de 13 000 hommes et 500 tonnes de matériels militaires, dont 36 canons et 127 mitrailleuses. Les forces nationalistes s'emparent ainsi d'une grande partie de l'Andalousie et du port stratégique de Gibraltar. Cette réussite de l'opération tient à la fois à l'expérience des pilotes allemands, au manque d'opposition dans le ciel, à la centralisation du commandement et enfin à la météorologie estivale qui leur donne une excellente visibilité lors de ces traversées qui n'excèdent pas 50 kilomètres.

Ce pont aérien a donné un avantage stratégique aux soldats de Franco. Ainsi, les troupes rebelles attaquent par surprise les Républicains en s'affranchissant des contingences géographiques. La preuve est dorénavant faite que l'avion de transport est un élément essentiel dans la guerre de mouvement moderne. En 1941, les généraux américains, forts de l'expérience espagnole, décident d'utiliser un pont aérien pour ravitailler la résistance chinoise qui lutte contre le Japon.

Le pont aérien du détroit de Gibraltar de l'été 1936 est devenu le « *premier transport (aérien) de grande ampleur* » de l'histoire militaire⁽¹⁾.

1. Couteau-Bégarie, Hervé. *Traité de stratégie*. Paris, Economica, 2011, p. 739.

L'opération *Merkür*, tournant dans l'utilisation des troupes aéroportées

Le 20 mai 1941, 15 000 parachutistes allemands se lancent à la conquête de la Crète, défendue par près de 50 000 soldats alliés. La bataille s'achève le 1^{er} juin par la victoire des assaillants. D'ampleur alors inédite, les opérations *Merkür* sont importantes pour l'emploi des forces aéroportées par la *Wehrmacht* comme par ses adversaires.

Une opération sans précédent

Après une campagne fulgurante, l'Axe occupe en avril 1941 la partie continentale de la Grèce. Le corps expéditionnaire du Commonwealth, venu en soutien d'Athènes, se replie alors vers la Crète. Désireuse de déloger ses ennemis d'une île qui pourrait servir de base pour des raids aériens sur les champs pétroliers de Roumanie, essentiels à l'effort de guerre allemand, de contrôler la Méditerranée orientale et d'exercer son influence sur la Turquie neutre, Berlin planifie immédiatement une invasion.

L'entreprise s'annonce ardue. En mer Égée, la *Navy* domine une *Kriegsmarine* qui n'y possède pas de flotte capable de transporter une force d'invasion. En revanche, la *Luftwaffe* dispose dans la région d'une supériorité écrasante, les avions de la *Royal Air Force* étant engagés au Levant. Par ailleurs, les opérations de reconnaissance allemandes donnent l'image d'une île presque vide de défenseurs. Le général Kurt Student, chargé des *Fallschirmjäger* (parachutistes) de la 7^e division aérienne, propose alors de mener l'attaque en larguant plusieurs milliers de parachutistes simultanément sur les aérodromes crétois de Malleme, Heraklion et Rethymno.

L'idée ne convainc pas un état-major allemand qui ne conçoit alors l'assaut aéroporté que comme outil d'opérations coup de poing. Toutefois, après qu'Hitler lui a imposé l'ajout d'une composante amphibie, Student obtient le 25 avril le feu vert de sa hiérarchie. La préparation de l'opération *Merkür* débute alors. 500 avions de transport *Ju-52*, 570 chasseurs *Bf-109* et *110* et près de 500 bombardiers *Ju-88* et *He-111* rejoignent les aérodromes grecs et décollent vers la Crète au matin du 20 mai.

Une victoire impressionnante mais coûteuse

Les plans allemands sont immédiatement mis à rude épreuve. Les données transmises par leurs services de reconnaissance s'avèrent erronées. De son côté, le contingent allié du général Freyberg jouit grâce au renseignement *ULTRA*, obtenu par le déchiffrement des communications radios de l'Axe,



d'une connaissance quasi parfaite des détails de l'assaut. Ayant en conséquence adéquatement positionné leurs forces, les défenseurs repoussent le volet amphibie de l'opération et infligent de lourdes pertes aux *Fallschirmjäger*. Au soir du 20 mai, ceux-ci n'ont ainsi sécurisé aucun de

leurs objectifs. Sur les 2 300 parachutistes déployés, seuls 650 sont encore en état de combattre.

Le commandement allemand décide alors de concentrer ses forces sur le plus important des aérodromes, celui de Malleme. Or, les défenseurs néo-zélandais du site décident dans la nuit, sous le coup de la fatigue et d'une confusion née de la mauvaise qualité des communications crétoises, de se replier. Leurs adversaires s'emparent ainsi du terrain sans résistance.

Les contre-attaques alliées échouent, du fait de la supériorité aérienne allemande, à déloger les forces de Student d'un terrain qui leur permet d'acheminer en masse renforts et matériel. Si les pertes des assaillants restent lourdes – près du tiers de leur flotte de *Ju-52* –, l'issue de la bataille ne fait plus de doute. Les dernières forces alliées présentes sur l'île capitulent ainsi le 1^{er} juin. Les *Fallschirmjäger* se livrent alors à de multiples violences contre leurs prisonniers de guerre et massacrent plusieurs centaines de civils crétois.

Un impact important

Le succès de l'opération *Merkiir* semble surtout la conséquence de la supériorité aérienne de la *Luftwaffe* et des dysfonctionnements du commandement britannique. Il paraît néanmoins avoir contribué à convaincre les vaincus de l'efficacité de l'arme aéroportée. Pour un temps, la presse d'outre-Manche vit ainsi dans la peur d'une invasion de parachutistes. Déjà envisagée avant-guerre par les Américains, la constitution de forces aéroportées au sein des armées alliées s'accélère par ailleurs à la suite de l'événement. Ces troupes seront employées à partir de 1943 dans plusieurs actions d'envergure supérieures à celle de *Merkiir*, telles que l'opération *Market Garden* en septembre 1944.

Berlin tire de l'expérience la conclusion inverse. Couplées à la perte progressive par l'Allemagne de la maîtrise de l'air, les pertes humaines et matérielles subies par les forces de Student paraissent avoir discrédité aux yeux des dirigeants nazis l'usage de l'assaut aéroporté comme moyen d'invasion. Les *Fallschirmjäger* seront ainsi, jusqu'à la fin du conflit, presque exclusivement utilisés comme infanterie d'élite et non dans leur fonction principale.

Les *Red Tails*, une épopée afro-américaine durant la seconde guerre mondiale en Italie

L'histoire aérienne de la seconde guerre mondiale est traversée par un certain nombre de mythes, tels les héros de la bataille d'Angleterre (été 1940). Largement ignorée, l'histoire des aviateurs afro-américains du *332nd Fighter Group* des *US Army Air Forces*, plus connus sous le nom de *Tuskegee Airmen* et de leurs exploits dans le ciel italien, entre 1943 et 1945, à bord de leur *Red Tails*, mérite une attention toute particulière. Dans quelle mesure cette épopée aérienne a-t-elle pu contribuer à modifier le statut des Noirs dans l'armée américaine ?

L'Italie, un théâtre d'opération secondaire ?

À partir de 1943, les Alliés anglo-américains entreprennent la reconquête de l'Europe d'abord par le sud de la Méditerranée, en débarquant en Sicile, le 9 juillet 1943. Ils suivent ainsi la stratégie « périphérique » de Churchill, contre ce qu'il appelle le « ventre mou » de l'Europe hitlérienne, alors que Washington ne fait pas de ce front italien un enjeu primordial.

L'arrivée des Alliés en Sicile aboutit à un renversement des alliances en Italie, puisque, le 3 septembre, le maréchal Badoglio, au nom du roi Victor-Emmanuel III, signe un armistice (après la destitution de Mussolini le 25 juillet). Le 8 septembre les forces anglo-américaines (90 000 hommes) débarquent à Salerne (opération *Avalanche*), au sud de Naples.

La campagne d'Italie est laborieuse, confuse et particulièrement féroce, puisque Rome n'est libérée que le 4 juin 1944 et la capitulation allemande n'a lieu que le 2 mai 1945. C'est dans ce contexte que se situe l'histoire des *Tuskegee Airmen* et de leurs avions, les *Red Tails*.

Les exploits des *Tuskegee Airmen*, premiers aviateurs noirs

Le *332nd Fighter Group* est une unité de chasse opérant en Italie, au sein des *United States Army Air Forces*, créées en juin 1941. Elle est composée de quatre escadrons équipés de chasseurs, *Curtiss P-40 Warhawk* ou *P-51 Mustang*, reconnaissables grâce à leur empennage rouge caractéristique (d'où leur surnom de *Red Tails*, littéralement : les « queues rouges »). Pour la première fois constitués exclusivement de pilotes noirs, les *Red Tails* sont basés à Ramitelli (dans le nord des Pouilles), sous les ordres du colonel Benjamin Oliver Davis.

Le 16 septembre 1940, le président Roosevelt promulgue le *Selective Training and Service Act of 1940* qui ouvre la formation et l'intégration de pilotes et de techniciens afro-américains au sein de l'*US Army Air Corps*. Une nouvelle



unité fut créée le 16 janvier 1941, avec pour lieu d'entraînement la base de Tuskegee en Alabama, malgré un contexte encore marqué par le racisme et la ségrégation.

À partir de juillet 1941, un millier d'aviateurs afro-américains, promus officiers, sont formés. Ces hommes, essentiellement des diplômés, rigoureusement sélection-

nés après neuf mois d'entraînement, vont servir comme pilotes de chasse et de bombardiers durant la campagne d'Italie, jusqu'à leur dernière mission de combat, le 26 avril 1945. 450 d'entre eux y réalisent plus de 1500 missions, pour 112 victoires aériennes (et de nombreuses destructions ennemies au sol), ne déplorant que 66 morts au combat, ce qui leur vaut d'être surnommés les « *Red Tail Angels* » (32 autres seront abattus et faits prisonniers).

Roosevelt s'efforce de lutter contre le racisme aux États-Unis, même si les *Tuskegee Airmen* n'ont pas le droit de se former aux côtés des aviateurs blancs. Pour ces soldats motivés, il s'agit d'un engagement double, à la fois ouvertement patriotique, mais permettant aussi de participer à la déségrégation de la société américaine, sous l'impulsion de la *National Association for the Advancement of Colored People* (NAACP), organisation de défense des droits civiques fondée en 1909.

Quelle mémoire des *Tuskegee Airmen* ?

Après 1945, ces pilotes noirs du 332nd *Fighter Group* doivent affronter, malgré leurs exploits, le même racisme connu avant la guerre. Néanmoins, leurs performances remarquables leur valent plus de 150 *Distinguished Flying Cross* (décoration qui récompense les réussites exceptionnelles réalisées en vol) et nombreux sont ceux qui poursuivent leur carrière dans l'armée de l'air.

En 1948, le président Truman met fin à la ségrégation au sein des forces armées américaines (décret exécutif 9981), ce qui entraîne la dissolution de la base ségréguée de Tuskegee. Comme un symbole, le colonel Benjamin Davis, qui a formé ces hommes et réalisé lui-même 60 missions de combat en Italie, devient le premier général afro-américain de l'*US Air Force*, en 1954.

Beaucoup plus tard, le 6 novembre 1998, le président Clinton autorise la construction d'un musée dédié à la mémoire des *Tuskegee Airmen* sur l'aérodrome de Moton Field à Tuskegee. Le 29 mars 2007, les *Tuskegee Airmen* reçoivent la Médaille d'or du Congrès, plus haute distinction civile américaine. Un film américain, *Red Tails*, popularise leurs exploits en honorant leur mémoire, en 2012.

Le P-38, dernier avion du commandant de Saint-Exupéry

Pour répondre aux nouvelles exigences du combat aérien moderne, les États-Unis se dotent, en 1941, du *Lockheed P-38 Lightning*, un chasseur polyvalent. En avril 1943, l'escadrille française GR II/33 dans laquelle Saint-Exupéry est affecté, est équipée de ce nouvel appareil.

« Je viens de faire quelques vols sur P-38. C'est une belle machine. J'aurais été heureux de disposer de ce cadeau-là pour mes vingt ans »

Antoine de Saint-Exupéry, juin 1943

Un nouveau chasseur

À la fin des années 1930, les États-Unis demandent aux industriels de concevoir un chasseur intercepteur de haute altitude, capable de voler à 580 km/h à une altitude de 6 100 mètres qu'il peut atteindre en moins de 6 minutes. La plupart des ingénieurs refusent ce projet, estimant qu'il est irréalisable. Seuls Clarence Johnson et Hall Hibbard de la firme américaine *Lockheed* acceptent de relever ce défi. Pour cela, ils conçoivent un avion équipé de deux moteurs turbopropulseurs *Allison* refroidis par liquide, qui développent 1 000 CV. Les deux ingénieurs construisent un avion à fuselage bipoutre, doté d'une cabine centrale posée sur une aile. Cette configuration innovante offre l'avantage d'accueillir des radiateurs pour refroidir les moteurs et un train d'atterrissage tricycle. De plus, les quatre mitrailleuses et le canon sont regroupés devant la cabine, ce qui leur permet ainsi de concentrer la puissance de feu.

Le premier vol du prototype se déroule le 27 janvier 1939. Peu à peu, sont ajoutés sur les différentes versions de l'appareil (*D*, *E* et *F*) des réservoirs de carburant auto-stoppan, un canon de 20 mm et des moteurs plus puissants. Le *P-38* entre en service dans l'*US Air Force* en 1941 et peut désormais voler à 712 km/h à un plafond de 13 000 m (pour le *P-38J*) sur une distance qui peut dépasser, avec des réservoirs auxiliaires, 4 000 km. Sa polyvalence et son agilité en font un redoutable adversaire dans les airs, ce qui lui vaut en Europe le surnom allemand de « *Diable à queue fourchue* ». De plus, les deux plus grands As américains de la seconde guerre mondiale, les *Majors* Richard Bong et Thomas McGuire, conquièrent leurs dernières victoires à bord de *P-38*.

Les escadrilles françaises

En Afrique du Nord, le *P-38* est destiné à des missions de reconnaissance au profit du *3rd Photographic Reconnaissance and Mapping Group* de l'*US Air Force*. Pour transformer ce chasseur en avion de reconnaissance, les quatre mitrailleuses de 12,7 mm et le canon de 20 mm sont remplacés par 3 à 5 caméras placées dans le nez de l'appareil.



En avril 1943, la première escadrille française du groupe de reconnaissance II/33 qui stationne à Laghouat en Algérie reçoit des *P-38 F4*. Ces premiers appareils sont alors destinés à la formation des pilotes français. Une seconde version

DR

modernisée, dite *F5*, équipe petit à petit les escadrilles françaises en Afrique du Nord. Elles l'utilisent comme avion de reconnaissance stratégique. Cet avion n'est ni pressurisé ni chauffé. Le pilote doit donc enfilez deux combinaisons dont une chauffante, des gants et des chaussons fourrés et chauffants. Il est aussi pourvu d'un masque inhalateur d'oxygène, d'un gilet flottable, d'un parachute dorsal, d'un canot pneumatique et d'une bouteille à oxygène de secours sanglée sur la jambe gauche.

Antoine de Saint-Exupéry est affecté au sein de la 1^{re} escadrille, dite « *La Hache* », de reconnaissance stratégique du GR II/33, en avril 1943. Le 21 juillet 1943, à bord d'un *P-38*, il réalise une première mission de reconnaissance photographique, dans le sud de la France, qui dure plus de 5 heures. Saint-Exupéry note alors : « *J'ai la joie de participer de nouveau à ces plongées de scaphandrier que sont les missions de haute altitude. On s'enfonce dans les territoires interdits, habillé d'instruments barbares, environné d'un peuple de cadrans. On respire au-dessus de sa propre patrie un oxygène fabriqué aux États-Unis. L'air de New York dans le ciel de France n'est-ce pas étonnant ? On pilote un monstre léger qu'est le Lightning P-38 à bord duquel on a l'impression ; non de se déplacer, mais de se découvrir présent partout à la fois sur un continent.* »

Une mission au GR II/33

À bord de son *P-38*, Saint-Exupéry doit, outre la gestion des paramètres du pilotage, regarder le sol pour détecter les endroits à photographier avant de déclencher les appareils photographiques, et observer le ciel pour découvrir les éventuels chasseurs ennemis. De plus, il doit écouter la radio sans lui-même l'utiliser pour ne pas se faire repérer. Les missions des avions français qui partent de Tunis, de Naples ou de Borgo en Corse, durent plus de 7 heures dont 5 à une altitude de plus de 10 000 mètres et une double traversée de la Méditerranée. Au retour de l'appareil, les photographes récupèrent les bobines qui comptent entre 500 et 700 photos.

Le 31 juillet 1944, le *P-38* gris-argent qui arbore, sur la queue arrière, la hache de son escadrille et le numéro « 223 » décolle du terrain de Borgo pour sa dernière mission. À son bord se trouve le commandant Antoine de Saint-Exupéry.

Adjudant-chef Jean-Paul Talimi
Rédacteur au CESA

Rommel contre Montgomery : le Renard et le Sphinx

En Afrique du Nord, les généraux Rommel et Montgomery s'affrontent pour défendre les intérêts de leurs pays respectifs. Rommel désire ainsi conquérir l'Égypte, tandis que le gouvernement anglais défend ses bases logistiques pour soutenir Malte et la future opération de débarquement allié au Maroc.

Des combattants aux idées modernes

En 1940, le général allemand Erwin Rommel, qui a combattu durant la première guerre mondiale, est nommé à la tête de la 7^e *Panzer Division*. Cette nomination atypique d'un officier fantassin à la tête d'une unité blindée, traditionnellement réservé aux cavaliers, lui suscite des inimitiés dans l'état-major nazi. Cependant, durant la campagne de France, son mode opératoire innovant (il déplace ses unités la nuit et ordonne de tirer en roulant), lui valent de nombreux succès dont la prise de Saint-Valery-en-Caux et de Cherbourg le 8 juin 1940. Le 6 février 1941, il se voit confier le commandement de l'*Afrika Korps*, un corps expéditionnaire allemand en Afrique du Nord, créé pour venir en aide aux troupes italiennes malmenées en Libye par les Anglais.

Sur ce territoire, il croise le fer avec le général anglais Bernard Montgomery, qui a aussi connu les combats de 1914-1918. Durant la campagne de France, il commande une unité en Belgique mais doit se replier jusqu'à Dunkerque où il embarque pour l'Angleterre. Fort de l'expérience du *Blitzkrieg*, il défend auprès de ses supérieurs la mobilité des troupes ainsi que le nécessaire entraînement des hommes. Cette vision stratégique plaît à Churchill qui le nomme, en août 1942, commandant de la 8^e armée en Égypte.



Montgomery et Rommel

Tobrouk

En mars 1941, Rommel débarque en Libye et se rend immédiatement en avion sur le front. Le 31 mars, il attaque les Anglais pour s'emparer du port stratégique de Tobrouk. Le 21 juin, la garnison anglaise capitule. Après cette victoire Rommel est promu *Feldmarschall*. En 1942, il passe de nouveau à l'offensive et repousse les Anglais jusqu'en Égypte avec l'ambition de s'emparer du canal de Suez. En infériorité numérique, souvent mal ravitaillé, Rommel déploie des trésors tactiques pour battre les Alliés. Il gagne alors le surnom de « *Renard du désert* ». En juillet, il se trouve à moins de 100 km du port

DR

d'Alexandrie. Mais une résistance acharnée non loin, à El-Alamein, contraint Rommel à se replier en Libye grâce également au combat héroïque des troupes de la France Libre à Bir-Hakeim. En effet, le « *Renard du désert* » a perdu un temps précieux et des hommes, à lutter contre les Français.

El-Alamein

C'est ainsi, pour contrer ce brillant stratège allemand, que Winston Churchill nomme Montgomery commandant de la 8^e armée en Égypte. Le gouvernement anglais veut ainsi reconquérir au plus vite le terrain perdu pour implanter des bases afin de soutenir les armées qui défendent Malte. Il entend aussi apporter un soutien logistique à la future opération de débarquement en Afrique du Nord (opération *Torch*). Pour cela, Churchill demande à Montgomery d'agir au plus vite. Faisant fi de tous les ordres, le général anglais mène les opérations comme il l'entend. Il améliore la coopération entre les différentes unités britanniques peu habituées à travailler ensemble. Il déploie un nombre important de troupes qu'il a pris soin d'équiper convenablement et d'entraîner, notamment au combat de nuit. Montgomery se déplace très souvent dans les campements pour rencontrer les soldats. Il organise ainsi une solide défense autour d'Alam el-Halfa en Égypte, vallée saharienne dont la route ouvre le chemin du canal de Suez. Les forces de l'Axe (Italiens et Allemands) disposent alors de 104 000 hommes, 489 chars et 675 avions. Ils doivent se battre contre les 195 000 hommes, 1029 chars et 750 avions alliés.

Le 24 octobre 1942, les canons alliés bombardent les positions de l'Axe. Une première attaque anglaise se heurte au nord aux forces italiennes, tandis qu'au sud les troupes de Rommel stoppent la 7^e division blindée. Toutefois, Montgomery maintient son offensive vers le nord, point faible, selon lui, du dispositif. Pendant deux jours les attaques succèdent aux contre-attaques. Le 2 novembre, les Anglais percent le secteur nord. Rommel, épuisé et sans ravitaillement, ordonne la retraite. Pour la première fois, depuis la bataille de Moscou en janvier 1942, les Alliés infligent une défaite marquante à l'Allemagne, qui perd définitivement sa réputation d'invincibilité. Montgomery apparaît comme un stratège accompli. Cependant, après la bataille, prudent comme à son habitude, il tarde à poursuivre l'*Afrika Korps*.

Le 8 novembre, les Alliés débarquent au Maroc et finissent d'encercler l'*Afrika Korps*, qui capitule en 1943. Rommel rentre en Allemagne et, en novembre, il est nommé inspecteur des fortifications de l'Ouest. Montgomery poursuit la guerre en Sicile puis en Normandie. Il est nommé maréchal en septembre 1944.

La composante aérienne du débarquement de Provence

Le débarquement de Provence (opération *Dragoon*), le 15 août 1944, se caractérise dans sa composante aérienne par une écrasante supériorité alliée, doublée de l'expérience acquise lors des précédentes opérations combinées en Méditerranée et en Normandie. La phase initiale de préparation aérienne puis l'appui constant aux forces terrestres concourent à une victoire beaucoup plus rapide que prévu.

Avant même l'offensive aérienne préliminaire à *Dragoon*, les Alliés bombardent le sud de la France avec intensité depuis le printemps 1944. En prévision des débarquements de Normandie et de Provence, initialement planifiés de manière simultanée, les centres ferroviaires de Lyon, Saint-Étienne, Grenoble, Toulon, Nice et notamment Marseille ont connu des attaques particulièrement meurtrières. Le 27 mai 1944, la cité phocéenne a connu le pire bombardement allié sur la France depuis le début de la guerre, avec près de 1 750 civils tués – dépassé par la destruction du Havre en septembre suivant (plus de 2 000 morts).

Une offensive aérienne fondée sur l'expérience opérationnelle

Le plan final du support aérien à *Dragoon* est diffusé le 4 août 1944. Les missions confiées aux *Mediterranean Allied Air Forces* (MAAF) suivent un schéma éprouvé durant les précédentes opérations combinées : acquisition de la supériorité aérienne, couverture des convois et des débarquements, opération aéroportée, interdiction du champ de bataille, appui aérien direct et, de manière plus originale, appui logistique et opérationnel aux Forces françaises de l'intérieur (FFI). La chronologie du plan prévoit le début des attaques à J-10 (5 août) contre les aérodromes et les bases sous-marines ennemis, ainsi que les lignes de communications. À partir de J-6 (9 août), l'effort aérien doit se concentrer sur les batteries côtières et les stations radars (opération *Nutmeg*).

Les meilleures formations aériennes allemandes étant engagées dans la défense aérienne du *Reich*, les MAAF opèrent le plus souvent en toute impunité, avec toutefois le danger constant au sol de la *Flak* (DCA allemande). Les ponts d'Avignon, Tarascon, Arles et notamment Givors sont ciblés par les bombardiers moyens pour encager le futur théâtre d'opérations. L'aviation stratégique écrase les aérodromes de Toulon, Udine et du long de la vallée du Pô. Les chasseurs-bombardiers pourchassent pour leur part les rares locomotives se risquant de jour, notamment dans la région marseillaise. Le 10 août



début la phase finale préparatoire, avec l'opération *Nutmeg*, contre les batteries côtières et les stations radar. Afin de préserver l'incertitude de la zone d'assaut, les attaques excèdent largement les

limites géographiques prévues, allant de Sète à Gênes, en Italie. Plus de 5 400 sorties aériennes écrasent le faible « mur de la Méditerranée » de 6 700 tonnes de bombes, préparant efficacement le terrain au débarquement allié.

Un appui aérien polymorphe à l'offensive terrestre

À l'instar des débarquements de Sicile et de Normandie, l'offensive alliée en Provence le 15 août 1944 est précédée d'une phase aéroportée (opération *Rugby*), moins importante mais autrement plus réussie. Plus de 5 000 parachutistes alliés sèment une confusion nocturne chez l'adversaire entre Draguignan et Le Muy, aidés par les FFI. Ils sont rejoints dans l'après-midi par une seconde vague d'assaut aéroportée (opération *Dove*) et atteignent tous leurs objectifs en fin de journée. Sur la côte, les débarquements sont appuyés au plus près par les chasseurs-bombardiers (opération *Yokum*), ciblant les quelques défenses côtières encore intactes avec une « *incroyable précision* » selon le général Jacob J. Devers, chef des forces américaines. Jusqu'au soir, les MAAF réalisent leur plus importante journée de toute la guerre, avec 4 249 sorties en appui direct et en attaques d'interdiction. La *Luftwaffe* ne peut opposer que soixante sorties, dont seulement quelques appareils parviennent à mitrailler les plages sans influence sur la réussite alliée.

Les jours suivant le débarquement, les MAAF participent à mettre en échec les faibles réactions ennemies, puis à poursuivre les opérations d'appui au sol et d'interdiction. Bénéficiant d'une maîtrise de l'air jamais contestée depuis la préparation de *Draagoon*, l'aviation alliée participe au succès bien plus rapide qu'anticipé de la campagne de Provence jusqu'à la fin du mois d'août. Elle ne peut en revanche stopper ou même enrayer la remarquable retraite du groupe d'armées G allemand, qui grâce à des déplacements nocturnes rapides et d'habiles contre-attaques tactiques peut s'échapper le long de la vallée du Rhône et aller verrouiller pour de longs mois le front des Vosges.

Jean-Charles Fouchier
Chef du Bureau Air - SHD

La guerre aérienne de Suez

Le 26 juillet 1956, Gamal Abdel Nasser proclame la nationalisation du canal de Suez. Outrés par l'audace du nouveau *Raïs* égyptien, Paris, Londres et Tel-Aviv s'entendent à l'occasion des pourparlers secrets de Sèvres (21-24 octobre), pour mettre au point un scénario afin de renverser le jeune dirigeant panarabe. La crise qui s'ensuit voit la puissance aérienne jouer un rôle déterminant dans l'obtention de la victoire militaire des trois belligérants.

Les dispositifs aériens à la veille de la crise

Après les échanges tenus à Sèvres, les tractations entre états-majors continuent afin de fixer la marche à suivre. Après de nombreux ajustements, le synopsis est arrêté. L'opération israélienne *Kadesh* déclenchera les hostilités dans le Sinaï, obligeant l'Égypte à réagir. Paris et Londres adresseront alors un ultimatum aux belligérants, dont le refus prévisible du Caire servirait de prétexte à l'intervention franco-britannique baptisée *Mousquetaire*.

La dépendance française aux facilités aéroportuaires de l'Empire britannique pose *de facto* Londres comme maître d'œuvre. Toutefois, si les moyens aériens sont placés sous l'autorité du *Vice-Air Marshall* Denis Barnett, l'unicité du commandement ne doit pas cacher la difficile interopérabilité entre appareils français et britanniques en raison d'approches différentes en termes d'essence, de fréquence de communication ou même d'oxygène embarqué.

Face à eux se dresse une imposante armée égyptienne. Aux radars et systèmes sol-air de pointe fournis par l'URSS s'ajoutent plus de 200 chasseurs-bombardiers. Plus de la moitié d'entre eux sont des *MiG-15*, l'un des meilleurs intercepteurs d'alors. Inquiet face aux lourdes pertes qui s'annoncent, Tel-Aviv se tourne vers Paris pour lui réclamer un appui aéro-maritime dès les premières heures de *Kadesh*.

Fin octobre 1956, les unités aéronavales et aériennes franco-britanniques, réparties entre Malte et Chypre, comptabilisent plus de 300 chasseurs-bombardiers ainsi qu'une quarantaine de transporteurs *Nord 2501*, ou *Noratlas*. De son côté, Israël aligne une centaine d'appareils, auxquels s'ajoutent une quarantaine de *F-84F* et *Mystère IV* français secrètement stationnés en Israël, arborant non plus la cocarde tricolore mais l'étoile de David afin de ne pas éveiller les soupçons.

Une action aérienne décisive

Le lundi 29 octobre 1956, vers 17 h, le silence du Sinaï se brise sous le vrombissement des chasseurs. L'opération *Kadesh* est lancée. Une gigantesque campagne aérienne de harcèlement des bases égyptiennes permet



DR

d'obtenir rapidement la supériorité aérienne et d'assurer la couverture des forces au sol. Dans la foulée, une vaste opération aéroportée est lancée sur la passe stratégique de Mitla – située à 50 km à l'est de Suez – afin d'en faire une tête de pont. Alimenté en logistique par les *Noratlans* français, 395 commandos-parachutistes du 890^e bataillon israélien s'emparent du col, bientôt rejoints par les blindés.

Conformément au plan, Paris et Londres adressent un ultimatum aux belligérants le 30 octobre. Le refus de Nasser offre le prétexte attendu : l'opération *Mousquetaire* s'enclenche à son tour. Jusqu'au 5 novembre, l'état-major binational lance une série de raids par-delà les lignes ennemies menant à la fois à la suppression des défenses aériennes ennemies et à l'instauration d'un climat « aéro-psychologique » de peur constante, sapant le moral des troupes adverses. Assaillie sur son flanc ouest et harcelée depuis les airs, l'armée du *Raïs* n'est plus en mesure d'opposer une riposte coordonnée. L'inexpérience des pilotes égyptiens aux commandes des appareils soviétiques se fait cruellement ressentir.

Le 5 au matin, alors que les navires de débarquement font cap vers l'Égypte, l'effervescence s'empare des tarmacs chypriotes d'Akrotiri et de Tymbou. La phase d'aéro-largage commence. À 7h précises, 588 paras britanniques sautent sur l'aérodrome de Gamil. Une demi-heure plus tard, c'est au tour des légionnaires du 2^e régiment étranger de cavalerie de fouler le sol égyptien : Port-Saïd puis Port-Fouad tombent. Les norias de *Noratlans* alimentent sans discontinuer les unités au sol en armements, véhicules et provisions. Le lendemain, les barges de débarquement atteignent les côtes. La victoire militaire du trio de Sèvres est acquise.

Elle est cependant rattrapée par le contexte bipolaire de la Guerre froide. Les pressions de Moscou et Washington mettent un terme aux opérations, tuant tout espoir de victoire politique. Le *statu quo ante bellum* est imposé.

La crise de Suez est l'un des premiers exemples de l'avantage que confère la supériorité aérienne dans un conflit. La liberté d'action qu'elle permet fut la clef du succès militaire du trio face à une Égypte paralysée. S'il était déjà acquis que l'aviation ne pouvait à elle seule gagner une guerre, la crise de Suez rappelle qu'aucun conflit ne peut désormais se remporter sans elle.

Le Centre interarmées d'essais d'engins spéciaux et les fusées *Véronique*

De 1959 à 1967, 59 fusées-sondes *Véronique* ont été lancées depuis Hammaguir, un des champs de tir du Centre interarmées d'essais d'engins spéciaux (CIEES). Elles ont permis aux scientifiques français de faire leurs premiers pas dans l'espace.

Les 10 et 12 mars 1959, deux fusées-sondes *Véronique* AGI décollent d'Hammaguir, dans le Sahara algérien. Celles-ci réalisent des nuages artificiels au sodium permettant une découverte scientifique de premier plan : l'existence de la turbopause. Véritable coup de tonnerre médiatique, cela permet une prise de conscience : la France peut participer à l'aventure spatiale commencée en 1957.

Hammaguir, un des champs de tir du CIEES

Hammaguir fait partie d'un ensemble de champs de tir géré par le CIEES, créé le 24 avril 1947 et implanté dans la palmeraie de Colomb-Béchar. Opérationnel fin 1949, le CIEES, étant par définition interarmées⁽¹⁾, permet d'expérimenter toute sorte d'engins autopropulsés des armées de terre et de l'air (la marine préférant son site du Levant), comme des missiles sol-air, sol-sol, air-sol, engins-cibles, fusées-sondes, etc., en toute discrétion et sécurité (sans menace pour les populations en cas d'échec) et avec des conditions d'observation optimales. Concernant les missiles, la plupart ont fait leur apparition lors de la seconde guerre mondiale et, à partir de 1945, les armées françaises souhaitent se les approprier et en faire des systèmes d'armes opérationnels.

Le CIEES dispose alors de plusieurs champs de tir. Les deux premiers, B0 et B1, permettent des essais respectivement vers l'est et l'ouest, pour des engins ayant des portées ne dépassant guère les 40 km en raison soit des contraintes géographiques (montagnes, désert de sable), soit de la présence de la frontière marocaine. Étant à proximité de Colomb-Béchar, B0 et B1 ne nécessitent pas d'infrastructures particulières. Pour les essais de missiles à tir vertical, un troisième champ de tir est nécessaire, B'1, implanté à une cinquantaine de kilomètres au sud de Colomb-Béchar près de Menouarar. Mais ce site ne permet pas l'expérimentation de certains missiles ayant des portées plus importantes comme le sol-air 4100 de la SNCASE (armée de l'air) ou encore le sol-air PARCA et la fusée-sonde *Véronique* (armée de terre). Pour cela, dès 1950, une nouvelle base B2 est aménagée à 120 km au sud de Colomb-Béchar dans la région de la Hamada du Guir, dénommée Hammaguir.

Les premières *Véronique*

À partir de 1952, les premiers engins à longue portée sont expérimentés à Hammaguir, ainsi que *Véronique*. Précisons qu'à l'origine, en 1946-47, le Laboratoire de recherches balistiques et aérodynamiques de Vernon (LRBA) de la Direction des études et fabrications d'armement (DEFA) de l'armée de terre comptait réaliser un missile à longue portée dérivé du V2. Faute d'ambition et de crédits, le projet se réduit à une veille technique appelée *Véronique* (Vernon Électronique) qui, pour légitimer son existence, doit être utilisée en tant que fusée-sonde pour explorer la haute atmosphère. De mai 1952 à octobre 1954, plusieurs *Véronique* (types *N* et *NA*) sont tirées dans le cadre de son développement technique, avec des résultats plutôt laborieux. En effet, sur quatorze tirs, il y a... onze échecs ! Les techniciens sont confrontés à de nombreux problèmes comme l'instabilité de la combustion, la maîtrise du système de câbles (pour stabiliser la fusée lors du décollage), la récupération des pointes par parachute, etc. Le 21 février 1954, le treizième tir est enfin un succès : culminant à 135 km, *Véronique* devient le premier engin français à atteindre l'espace. L'essai encourage à effectuer une première expérience spatiale qui réussit le 29 octobre suivant. Ce jour-là, *Véronique* atteint 104 km et réalise une expérience de transmission TBF.

Véronique propulse la France dans l'espace

Avec l'avènement de l'Année géophysique internationale (AGI), les scientifiques français souhaitent utiliser *Véronique* pour en savoir plus sur la haute atmosphère. Pour cela, le LRBA met au point une version améliorée, *Véronique AGI*, prête fin 1958. Après le succès retentissant des 10 et 12 mars 1959, les scientifiques multiplient les campagnes avec des études spatiales originales, comme les nuages artificiels, les explosions à haute altitude (pour observer les perturbations du champ magnétique), l'étude du rayonnement solaire diffus, de la couronne solaire, de l'astronomie X ou encore l'envoi d'animaux dans l'espace comme le rat Hector le 22 février 1961 et la chatte Félicette le 18 octobre 1963...

À partir du 26 novembre 1965, les Français passent à une dimension plus importante avec la satellisation du *A1/Astérix* à l'aide du lanceur militaire *Diamant*, depuis Hammaguir devenu un véritable cosmodrome, faisant de la France la troisième puissance spatiale.



DR

1. La direction du CIEES revient à l'armée qui réalise le plus d'essais. Étant donné que l'armée de l'air effectua le plus d'expérimentations, la direction a ainsi toujours été assurée par un officier de l'air.

Le tournant géostratégique de la guerre des Six Jours (5 au 10 juin 1967)

La guerre de juin 1967 détonne dans l'histoire militaire contemporaine. En l'espace de six jours, l'armée israélienne (Tsahal) réussit à se défaire de trois armées arabes voisines (Égypte, Syrie et Jordanie) et à s'approprier un territoire correspondant à trois fois sa superficie initiale. Cette victoire éclair, permise grâce à l'acquisition rapide de la maîtrise de l'air par l'aviation israélienne, illustre les capacités logistiques et techniques de Tsahal, moins de deux décennies après la création de l'État hébreu.

Un environnement sécuritaire régional dégradé

À la veille du conflit, Israël entretient des relations exécrables avec ses voisins arabes. L'Égypte – soutenue par l'URSS et dirigée par le raïs Gamal Abdel Nasser depuis 1956 – s'est positionnée comme leader du monde arabe, et promeut une diplomatie inflexible contre l'État hébreu. L'annonce du retrait des Casques bleus de la zone tampon du Sinaï par le Secrétaire général des Nations unies U Thant le 18 mai 1967 et le blocus du détroit de Tiran le 22 mai tiennent lieu de *casus belli* pour Israël, qui informe le 4 juin les États-Unis de leur intention d'attaquer l'Égypte dans de « *très brefs délais* ».

La primauté du volet aérien

La dimension aérienne est prédominante dans la guerre de juin 1967. C'est d'ailleurs *via* les airs que le conflit se déclenche le 5 juin. L'opération aérienne israélienne *Focus* (*Mivtza Moked*) est lancée à 7 h 45 du matin par une offensive de la Force aérienne israélienne (FAI) vers les positions militaires stationnées le long du canal de Suez. La surprise de l'attaque permet à la FAI de clouer au sol l'essentiel de l'aviation égyptienne et lui confère la maîtrise de l'espace aérien du pays dès la matinée du 5 juin. Ce succès permet également à Tsahal de réorienter ses forces en direction de la Jordanie et de la Syrie, entrées dans le conflit quelques heures après le déclenchement de l'opération *Focus*.

Les pertes aériennes arabes sont considérables. Au cours de l'opération, Tsahal anéantit 427 des 957 avions qui composent la flotte de combat de ses trois adversaires (avec pourtant trois fois moins d'appareils). En outre, 85 % des aéronefs arabes détruits le sont sur le tarmac de leurs bases aériennes.

Cela représente 291 avions pour l'Égypte (337 appareils abattus au total, dont 102 *MiG-21*), 49 pour la Syrie (sur un total de 60 appareils abattus) et 27 pour la Jordanie (sur un total de 30 appareils abattus).

La FAI se distingue également à la chasse, puisqu'elle abat 57 avions des trois armées arabes. Certains pilotes israéliens s'illustrent tout particulièrement, à l'instar du Lieutenant Giora Rom (5 appareils abattus sur *Mirage III*) et du Major Ran Ronen (4 avions abattus sur le même appareil). Les appareils de conception française composent d'ailleurs une part importante du parc de la FAI, qui est notamment constituée de *Mystère IV*, *Super-Mystère B-2* et *Mirage III*.

En comparaison de la débâcle arabe, les pertes aériennes israéliennes sont mineures : Tsalal perd 48 avions, majoritairement abattus par les systèmes de DCA (défense contre l'aviation) des pays arabes. L'intensité des combats – tant dans les airs qu'au sol – conduit cependant à la mort d'environ 800 soldats israéliens, contre plus de 10 000 (20 000 selon certaines estimations) du côté des nations arabes.

Cessez-le-feu et conséquences de la guerre

La fin du conflit est rapidement décrétée. La Jordanie convient d'un cessez-le-feu avec Israël le 7 juin au soir (après moins de 48 heures de combat), l'Égypte le 8 juin, et enfin la Syrie le 10 juin. Au terme de six jours de combat, les gains territoriaux de l'État hébreu sont considérables : Israël s'est emparé du Sinaï et de la bande de Gaza (aux dépens de l'Égypte), de la Cisjordanie et de Jérusalem-Est (au détriment de la Jordanie), ainsi que du plateau du Golan (face à la Syrie).

La victoire militaire écrasante de l'État hébreu se révèle pourtant une victoire à la Pyrrhus sur le plan diplomatique. Le résultat de la guerre est un choc pour les États arabes, qui s'engagent à ne pas faire la paix avec Israël, à ne pas reconnaître Israël et à ne pas négocier avec Israël dans le cadre de la résolution de Khartoum le 1^{er} septembre 1967. Ces dispositions auront en outre une influence majeure sur l'idée d'une revanche de ces États lors de la guerre de 1973.

Surtout, ce conflit consomme la rupture des relations franco-israéliennes dans le domaine de la défense, notamment dans l'aéronautique. Le repositionnement du général de Gaulle en faveur des États arabes au lendemain de la guerre contribue à l'intensification des relations entre Israël et les États-Unis. Ces derniers se substituent dès lors à la France dans l'exportation d'aéronefs militaires vers l'État hébreu.

Le comité pédagogique

sous le patronage du général d'armée aérienne Stéphane Mille,
chef d'état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace

Général de brigade aérienne Julien Sabéné, *directeur du Centre d'études stratégiques aérospatiales (CESA).*

Commandant (R) Jean-Marc Albert, *professeur d'histoire de première supérieure.*

Colonel Candice Roesch, *commandant le Centre d'enseignement militaire supérieur air.*

Lieutenant-colonel Jérôme de Lespinois, *membre de l'Académie de l'air et de l'espace.*

Patrick Meneghetti, *avocat.*

Lieutenant-colonel (R) Emmanuel Nal, *maître de conférences en philosophie à l'université de Mulhouse.*

François Pernot, *professeur d'histoire moderne à Cergy Paris Université.*

Colonel (r) Claude Ribbe, *écrivain.*

