

L'armée de l'air française en Afrique : aux origines de la stratégie d'intervention (1945-1980)

Autor(en): **Poilbout, Aurélien**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): - **(2013)**

Heft [2]: **Aviation**

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-514876>

Nutzungsbedingungen

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

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

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

Haftungsausschluss

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



Les *Jaguar* des 7^e et 11^e escadres de la Force aérienne tactique (FATAC) ont sensiblement augmenté les possibilités d'intervention de la France en Afrique, grâce à sa capacité de ravitaillement en vol.

Aviation

L'armée de l'air française en Afrique : aux origines de la stratégie d'intervention (1945-1980)

Lt Aurélien Poilbout

Doctorant en histoire militaire et études de défense, Université Montpellier III, Paul Valéry. Centre de recherche de l'armée de l'air, Equipe histoire et sociologie militaire.

L'armée de l'air joue actuellement un grand rôle dans les opérations militaires menées par la France en Afrique. La capacité de projection de force et de puissance de l'aviation militaire s'est exprimée régulièrement depuis les années 1980, en prenant une importance croissante dans la politique de défense du pays. L'aviation n'était pourtant pas d'emblée destinée à être un facteur incontournable dans un continent originellement peu pourvu en infrastructures et peu familier à une culture européenne tournée vers le progrès technologique. Néanmoins, dès le début du XX^e siècle, les représentants de la France dans les colonies africaines ont cherché à développer l'aviation. Les aéroplanes semblaient être un moyen indispensable pour contrôler de vastes espaces grandement démunis d'infrastructures routières et ferroviaires. L'aviation militaire est apparue avant la Première guerre mondiale comme un facteur d'asymétrie et donc de supériorité face à des mouvements rebelles connaissant le terrain. La présence de l'aéronautique militaire en Afrique est ainsi justifiée au cours de ces opérations. Dans les années 1930, elle devient même un titre de prestige et est considérée comme la marque d'une « supériorité occidentale. » La croisière noire du général Vuillemin en 1933 a pour vocation de montrer la capacité d'une escadre aérienne à rejoindre les contrées africaines reculées de l'Empire colonial depuis le territoire métropolitain. La culture coloniale imprègne alors les institutions gardiennes des traditions militaires comme l'École de l'air de Salon-de-Provence.¹ A la fin des années 1930, l'aviation aux colonies évolue « d'une aviation de domination, vouée au contrôle et à l'aménagement des territoires coloniaux, vers une aviation de défense et de protection. »² Cependant, le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale prend de court l'industrie de défense française, qui ne peut que partiellement équiper en matériels modernes la métropole et fait l'impasse sur les colonies. Cette lacune rédhitoire remet en question, dans l'après-guerre, la capacité à disposer en permanence de matériels de pointe en Afrique. Puisque, par un souci d'économie des forces, les états-majors français

ne peuvent disposer que de matériel de second ordre en dotation en Afrique sub-saharienne, il convient de s'assurer de la capacité à déployer des matériels modernes en cas de crise majeure. La guerre froide et la dislocation progressive des empires coloniaux engendrent de nouvelles menaces en outre-mer. L'armée de l'air va donc tenter, dès la fin des années 1940, de déployer une Force d'intervention moderne en Afrique, avant de concevoir une véritable stratégie d'intervention et de planifier des opérations dans les années 1950-1960. Ce système de défense ne sera véritablement confronté à des situations de crise et engagé au combat qu'à la fin des années 1970.

Années 1950: la conception d'une stratégie d'intervention et les essais infructueux

A l'issue de la Seconde guerre mondiale, les moyens dont dispose l'armée de l'air en Afrique sont dérisoires. Le continent africain a procuré aux Forces Françaises Libres un cadre permettant sa reconstruction et a été l'un de ses premiers théâtres d'opérations. Cependant, les pilotes et appareils opérationnels ont suivi l'avancée du front. Il ne reste plus sur les bases que des carcasses d'appareils à peine en état de marche et bien incapables d'assurer des opérations de maintien de l'ordre. Afin de faire face à cette pénurie, l'état-major préconise en mai 1947 l'intervention, dans le bloc africain, de la totalité des forces aériennes françaises. Un exercice baptisé Hironnelle, durant lequel des P-47 basés en Allemagne rejoignent l'Afrique Occidentale Française, avait été organisé quelques mois plus tôt pour tester la faisabilité d'une telle manœuvre. Mais au déclenchement de l'insurrection à Madagascar, la même année, il se révèle impossible et inutile d'envoyer des avions de combat sur la Grande île. Madagascar est en effet trop éloigné de la métropole et, surtout, ne dispose pas des infrastructures suffisantes d'où pourraient opérer ces avions de combat. La doctrine élaborée par l'armée de l'air est alors incompatible avec la réalité des moyens et du terrain.

Dans l'évolution de l'aviation, l'enjeu technologique se conjugue aux impératifs opérationnels. Les derniers mois du conflit mondial avaient démontré la puissance de l'aviation, à la fois capable de mettre fin à la guerre en un bombardement et d'être une plateforme de technologies révolutionnaires. Il apparaît indispensable de pouvoir maîtriser ces technologies et, en premier lieu, les moteurs à réaction, pour espérer faire face à la menace communiste qui se précise. Les rapprochements avec les Britanniques, puis avec les Américains au sein de l'OTAN à la fin des années 1940, permettent à l'armée de l'air française de s'équiper d'avions à réaction modernes et opérationnels. Mais le théâtre européen, s'il est considéré comme la priorité pour la défense occidentale³, ne doit pas faire oublier des théâtres secondaires. Pour certains officiers généraux, l'Afrique apparaît comme « la pièce de résistance maîtresse du bloc occidental. » Afin de faire face à une menace provenant de bombardiers soviétiques dont on ignore la portée exacte, les états-majors français envisagent en mai 1951 d'envoyer en Afrique des *Vampire*, de conception britannique, et des F-84, de fabrication américaine, reçus à titre du Plan mutuel de l'OTAN. Il s'agit de connaître l'étendue des possibilités de ces avions bien qu'il soit spécifié, dans les accords avec les alliés, que ces appareils doivent être consacrés à la défense en Europe. Les études menées sur les déploiements d'avions à réaction en Afrique démontrent un manque d'infrastructures pour accueillir et rendre opérationnels des appareils au rayon d'action limité et nécessitant un entretien important.

Les militaires français se retrouvent donc confrontés à une série de difficultés pour l'équipement, même ponctuel, du territoire africain. Le manque d'infrastructures, les appareils inadaptés aux contraintes du théâtre d'opération africain, la priorité accordée à la défense en Europe condamnent alors l'option de l'envoi d'avions à réaction en Afrique. Seule une action de l'envergure de l'opération de Suez en 1956, par ailleurs très lourde à mettre en place, bien que limitée à la Méditerranée, avait justifié la projection de forces modernes en dehors de l'Europe. L'armée de l'air française devait se contenter d'équiper ses escadres d'outre-mer d'avions multiplaces, plus rustiques, tels que les MD.315 *Flamant*. Il était envisagé de détourner l'utilisation première de cet avion, conçu comme appareil de liaison, de transport léger, en avion d'appui au sol en cas d'opérations réelles. Cette solution précaire devait assurer la défense immédiate de l'Union française. Le général Valin, ancien chef d'état-major de l'armée de l'air, continuait cependant, au milieu des années 1950, à spéculer sur une aviation composée de Forces aériennes tactiques avec une capacité atomique, adaptées à l'intervention dans les territoires d'outre-mer.

Années 1960 : la stratégie d'intervention, un outil politique planifié avec rigueur

Le retour au pouvoir du général De Gaulle en 1958 entraîne non pas tant un bouleversement complet de la politique française que la réalisation de programmes, de politiques, en germe sous la IV^e République. La mise sur pied d'une Force d'intervention, au même titre que le

mouvement des indépendances africaines et la réalisation d'une force de dissuasion nucléaire, qui sont étroitement liés, suivent ce processus.

Pour le premier Président de la V^e République, la France devait conserver son rang de puissance mondiale. Les relations franco-africaines devaient évoluer pour que l'Afrique évite la rupture brutale avec l'Hexagone et continue à être un levier dans la politique internationale de la France. Les liens diplomatiques étaient secondés par des relations militaires. Les trois voyages présidentiels en Afrique entre août 1958 et décembre 1959 étaient alors accompagnés par des déplacements d'avions à réactions. Il s'agissait non seulement d'effectuer une démonstration de force, mais aussi d'étudier la faisabilité d'interventions militaires en Afrique par des avions de combat à réaction modernes.

Dans le cadre d'accords militaires et techniques passés avec la France, les nouveaux états africains devaient assurer une résistance militaire minimum aux agressions. Les forces militaires françaises intervenaient à la demande des chefs d'état africains, uniquement si leurs forces gouvernementales étaient dépassées par leur adversaire. Les autorités françaises estiment indispensables de planifier la mise en place des armées africaines en cohérence étroite avec le développement des forces françaises. Le but est d'éviter que les nouveaux états se ruinent dans des dépenses militaires somptuaires et que les forces françaises s'épuisent en surdéploiements dans de multiples conflits locaux.

La France s'engage dans la construction des escadrilles nationales africaines, tout en se penchant sur la planification rigoureuse d'opérations qu'elle pourrait être amenée à effectuer en Afrique. La présence de nombreux ressortissants français dans les pays africains francophones explique la nécessité de prévoir à l'avance les moyens qu'il faudra employer dans l'urgence. Tandis que la situation dans l'ex-Congo belge se détériore en 1964, l'armée française planifie l'évacuation des ressortissants du Congo-Brazzaville sous le nom de l'opération CONDOR. La diminution des effectifs français sur quelques bases durant les années 1960 rendait elle aussi indispensable la préparation d'interventions. A chaque lieu d'intervention potentiel et suivant différents degrés de menaces étaient attribués des moyens humains et matériels de différentes unités. Le tout devait composer un ensemble cohérent et rapidement mobilisable dont faisait partie la Composante Air des Forces d'Intervention (CAFI).

L'action de Forces d'intervention outre-mer a été posée comme principe fondamental de la défense française dès 1958 par le général De Gaulle, au même titre que les Forces stratégiques et les forces conventionnelles de défense du territoire. La leçon de la crise de Suez avait été retenue. Les autorités politico-militaires ont considéré à partir de 1956 qu'il était indispensable de se doter d'un instrument de dissuasion nucléaire pour prétendre mener des opérations militaires outre-mer. La stratégie militaire française se concevait en deux volets : la sanctuarisation du

territoire national et l'intervention de forces modernes à l'extérieur pour défendre les intérêts français à l'étranger. Dans les deux cas, les vecteurs aériens, avions de combat soutenus par des avions ravitailleurs, assuraient l'épine dorsale des moyens militaires engagés.

Années 1970 : premières mises en application et la confrontation à la réalité des opérations

Les Forces d'interventions françaises étaient dimensionnées pour des opérations ponctuelles déclenchés sans délais. Elles devaient apporter une aide décisive pour renverser la situation au profit de l'État allié ou, tout du moins, pour dissuader l'agresseur de continuer à progresser.

Taillée pour l'aide à la défense extérieure des états africains, la première intervention de l'armée française en Afrique s'est déroulée dans un climat de contre-insurrection. Les forces tchadiennes déliquescents ne se sont pas montrées capables de résister à un soulèvement de rebelles peu armés, mais déterminés, au nord du pays à la fin de l'année 1968. La France doit alors s'engager jusqu'en 1972 au Tchad dans une opération de contre-insurrection ressemblant plus aux opérations menées à la fin de la guerre d'Algérie qu'à des « opérations coup de poing. » La mobilité induite par l'utilisation de vecteurs aériens a été certes décisive, mais pas en utilisant les moyens prévus par les Forces d'intervention. Aux avions à réactions comme le *Vautour*, ont été préférés des AD4 *Skyraider*, des avions datant de la Seconde guerre mondiale, mais robustes, rustiques et pouvant délivrer un armement puissant depuis des pistes d'atterrissage isolées, au plus près des zones de combat.

Les Forces d'intervention ne seront engagées dans des opérations ponctuelles et décisives qu'à la fin des années 1970 et au début des années 1980. Le contexte international tend à coïncider avec la doctrine d'emploi de ces Forces d'intervention. En Afrique, nombre de groupes rebelles, indépendantistes, ont pu opter pour l'établissement de leur camp de base dans un pays limitrophe à l'État visé avant de déclencher une offensive pour le déstabiliser. Le mouvement rebelle apparaît comme une tentative de déstabilisation d'un état par un état voisin. Ainsi, le Frolinat (Front de libération national du Tchad) a bénéficié de l'appui et de la protection de la Libye avant que la Libye n'engage directement ses propres forces.

Pour les Forces d'intervention françaises, il ne s'agissait plus d'assurer la pacification de territoires, mais de « frapper vite, loin et fort⁴ » et d'empêcher l'adversaire de pénétrer dans une zone dont l'accès lui est nié. La zone sahélienne, théâtre de nombreux troubles permet à l'aviation de repérer rapidement les forces adverses et de « traiter les objectifs » ennemis. L'emploi d'appareils à la fois modernes et rustiques, tels que le *Jaguar*, soutenus par des avions ravitailleurs, en a fait l'arme privilégiée de ce type d'opérations. Cependant, l'action militaire de la France a bien plus permis de cristalliser une situation de maintien du statu-quo que de reconquérir le territoire ou de résoudre les problèmes structurels des états sahéliens. Ainsi, les armées françaises ont été amenées à répéter

les opérations au Tchad dans les années 1970-1980. L'implication des forces libyennes équipées de moyens militaires modernes étant croissante, l'armée française, elle-même préparée pour faire face à un conflit conventionnel en Europe, était d'autant plus capable de résister aux confrontations avec les Libyens. La France a pu perfectionner, d'opérations en opérations, l'adaptation de ses forces au contexte africain.

Conclusion

Dès sa création en 1933, l'armée de l'air française avait cherché à démontrer sa capacité à agir sur l'ensemble des zones d'intérêts stratégiques pour la France. Elle pouvait ainsi donner la preuve de son utilité politico-stratégique mais aussi affirmer la doctrine douhétienne⁶ de supériorité et de vocation hégémonique de l'arme aérienne. Les appareils militaires devaient être capables d'agir en tous lieux. Le renouveau de la pensée douhétienne parmi les officiers français au lendemain de la Seconde guerre mondiale et la volonté de défendre une armée de l'air dont l'existence même leur paraissait en péril, ne sont sûrement pas pour rien dans les tentatives de déployer les avions les plus modernes sur l'ensemble de l'Union française. Les difficultés inhérentes aux territoires africains et les efforts consacrés à moderniser l'aviation en métropole ont laissé cette question en suspens. L'indépendance des Etats africains a entraînée la création des armées nationales, bien incapables cependant, de combattre dans un conflit moderne. En conséquence de quoi, des accords militaires passés avec la France, engageaient cette dernière à protéger ses anciennes colonies contre de graves menaces. Les projets d'aviation d'intervention se concrétisent en des organismes adaptés à cette nouvelle stratégie. Depuis lors, si l'armée de l'air française a été confrontée à des situations inattendues, elle s'est montrée capable d'adapter sa stratégie de projection de forces et de puissance dans des milieux extrêmes. Les décideurs politiques, en utilisant cet outil militaire ont néanmoins rendu indispensable le maintien de forces françaises dans certains points en Afrique, notamment à N'Djamena au Tchad. La stratégie d'intervention a pu se transformer localement en politique de présence. Ainsi la position au Tchad s'est révélée une nouvelle fois à l'occasion de l'opération Serval au Mali, un relais indispensable aux forces françaises en Afrique.

A. P.

1 La place d'armes de la base aérienne n°701 porte le nom du général Pelletier d'Oisy, pionnier de l'exploration aérienne et commandant de l'air en Afrique occidentale française dans les années 1930. Deux fresques représentant le Maghreb et l'Afrique noire et probablement réalisées dans les années 1930 ou 1940 ornent la salle d'honneur du général.

2 Manchon, J.B, *D'une aviation coloniale à une aviation impériale. L'aéronautique militaire française outre-mer de 1911 à 1939*, PUPS, 2013.

3 SHD/DAA, 02 E 2991, note du général Piollet, inspecteur de l'armée de l'air, 1948.

4 Devise des Forces aériennes tactiques.

5 Opération Tacaud (1978-1980), opération Manta (1983-1984), opération Epervier (1986 à nos jours)

6 Giulio Douhet (1869-1930), général italien, théoricien de l'arme aérienne.