

Forces aériennes et contre-insurrection de 1945 à 1980 : expériences étrangères (Royaume-Uni, Portugal, Rhodésie)

Guillaume Muller

Enseignant-chercheur, Centre de Recherche de l'Armée de l'Air (CReA), Ecole de l'Air

29 novembre 2016

L'entre-deux-guerres a révélé le potentiel de l'aviation dans la pacification et le maintien de l'ordre dans les colonies. De la doctrine britannique de l'*Air Control* à son emploi lors de la guerre du Rif, la troisième dimension a fait évoluer un savoir-faire élaboré depuis le XIX^e siècle.

Dans le monde qui émerge en 1945, les empires coloniaux sont fragilisés. Une longue période de décolonisation s'amorce. Pour certains pays, elle est négociée, pour d'autres, elle est arrachée par les armes. C'est notamment le cas de l'Indochine et de l'Algérie. D'autres puissances ont connu des expériences plus ou moins similaires, aussi est-il intéressant de les étudier dans le but d'obtenir un regard extérieur sur l'emploi de l'aviation en contre-insurrection. Des caractéristiques fondamentales bouleversent les doctrines établies avant la guerre. Les exemples britanniques, portugais, et rhodésiens présentent à ce titre un intérêt certain.

D'une part, on observe une détermination bien plus poussée chez les insurgés, détermination renforcée par les idéologies nationaliste et/ou communiste qui les structurent. Dès lors, l'emploi traditionnel de l'aviation comme outil des « expéditions punitives » s'avère contre-productif. La population devient l'enjeu de la lutte, pour les insurgés comme pour l'ordre établi. A ce titre, l'aviation intervient de plus en plus dans le domaine de l'action et de la guerre psychologiques (largage de tracts, messages radiodiffusés, *show of force*). Dans ce domaine, les engagements britanniques en Malaisie, au Kenya et dans le Dhofar (Oman) sont des exemples notables.

L'aviation est plus que jamais poussée à la coopération avec les forces terrestres, les missions de bombardements dits « stratégiques » étant désormais limitées et fortement encadrées. L'emploi des bombardiers Lincoln par les Britanniques en Malaisie ou au Kenya en est un bon exemple. Leur efficacité est toutefois remise en question, et leur emploi est sensible à la critique de l'opinion publique. On retrouve néanmoins ces missions de bombardement lorsqu'il faut frapper l'ennemi sur ses sanctuaires extérieurs, comme l'ont fait les Rhodésiens en Zambie et au Mozambique à plusieurs reprises. La question de la maîtrise de l'air intervient aussi dans ce contexte, notamment lorsqu'il faut dissuader les puissances extérieures d'interférer dans le conflit.

D'autre part, l'apparition des hélicoptères présente une avancée majeure pour la coopération air-sol. Initialement employé pour les évacuations sanitaires, l'hélicoptère apparaît très vite comme un outil idéal pour la mobilité des troupes et leur ravitaillement. Les Britanniques en font l'expérience en Malaisie, où l'hélicoptère « révolutionne la guerre de jungle » en transportant et ravitaillant de petites unités opérant au plus près des insurgés. On le retrouve encore chez les Portugais, qui ont repris le concept du *gunship* (hélicoptère armé) développé par les Français en Algérie. Enfin, les Rhodésiens, forts des expériences britannique, française, américaine et portugaise, mettent au point le système de la *Fireforce*, qui fait ses preuves pendant près d'une décennie.

L'expérience de la *Fireforce* est intéressante puisqu'elle mobilise l'ensemble de la dimension aérienne en contre-insurrection. Des équipes de quatre hommes sont déposées par des hélicoptères de transport, sous la protection d'un hélicoptère armé (canon de 20 mm) faisant aussi office de poste de commandement volant. D'autres équipes peuvent aussi être parachutées (à partir de C-47 Dakota). Les hélicoptères (des Alouettes III) assurent aussi longtemps que nécessaire le ravitaillement des troupes. L'opération se déroule sous l'égide d'un avion léger (Reims-Cessna Lynx) disposant d'une grande permanence sur zone et d'une large panoplie de munitions (bombes diverses, roquettes, napalm). L'aviation de chasse et de bombardement, composée notamment d'avions à réaction (Vampire, Hunter et Canberra) sont au même moment en alerte sur leurs bases.

Par sa polyvalence dans la contre-insurrection, l'aviation se révèle donc indispensable car elle permet de conserver l'initiative sur les insurgés. Ces derniers sont contraints à s'adapter afin de limiter au maximum son efficacité. La diffusion des missiles anti-aériens et le comportement des insurgés poussent à leur tour les forces aériennes à s'adapter. D'une redoutable efficacité, elles ne sont pas pour autant invulnérables. Et elles sont loin de suffire au succès final : l'option militaire ne doit pas être la seule à être employée en contre-insurrection. Malgré une relative efficacité des modèles portugais et rhodésiens, l'absence de solutions politiques a conduit à la décolonisation pour les premiers (Guinée-

Bissau, Angola et Mozambique deviennent indépendants en 1975), et à la fin du pouvoir de la minorité blanche pour les seconds (la Rhodésie devient le Zimbabwe en 1980). Ce n'est pas le cas des Britanniques, dont les réformes politiques ont conduit au succès en Malaisie, au Kenya et dans le Dhofar, même s'il est vrai que les conflits auxquels ils ont fait face présentent des particularités (isolement des insurgés en Malaisie et au Kenya, rejet du communisme par la population dans le Dhofar).

Bibliographie :

Corum, James S. et Johnson, Wray, *Airpower in Small Wars : Fighting Insurgents and Terrorists*
University Press of Kansas, 2003.