

L'armée de l'air et les enseignements de la crise de Suez

par monsieur Patrick Facon,
chargé de mission au Centre d'études stratégiques aérospatiales.

Patrick Facon présente les opérations aériennes durant la crise de Suez en analysant les contraintes de l'armée de l'air en 1956. Il tire aussi le bilan de cette opération *Mousquetaire révisé* à l'aune des rapports rédigés par les acteurs afin de comprendre l'influence de cette opération sur le long terme pour les forces aériennes françaises.

« Il est trop tôt, je pense, pour tirer aujourd'hui des conclusions militaires du conflit de Suez. »¹ C'est par cette sentence que le général d'aviation Stehlin² conclut deux articles fondamentaux parus dans la revue *Forces aériennes françaises* en mars 1958, seize mois après la crise. Cette remarque montre bien que, par la voix de certains de ses chefs, l'armée de l'air est consciente de la nécessité de tirer des leçons à long terme de cette entreprise majeure. Les deux articles en question s'intéressent à l'influence du fait atomique sur l'emploi des forces aériennes, et l'officier général qui les a publiés se pose, avec un souci bien légitime, la question d'une France qui, à l'aune des récents événements du Proche-Orient, doit impérativement poursuivre son effort en direction du nucléaire. À travers ce prisme, la perception de l'affaire de Suez par l'armée de l'air, principale bénéficiaire du processus atomique en cours, ne laisse pas d'être intéressante et importante.



Vue aérienne du canal de Suez.

De son côté, le colonel Barthélemy, adjoint du général Brohon, le commandant des forces aériennes françaises engagées en Égypte, reconnaît qu'il serait « extrêmement dangereux de tirer des conclusions générales d'une expérience aussi particulière... »³ Les conclusions générales des aviateurs à propos de l'opération dite « 700 » oscillent donc entre prudence et retenue. Si l'on entend en tirer des enseignements d'ordre particulier, personne ne se risque à en déduire, du moins dans les mois qui suivent immédiatement l'engagement, des considérations d'ordre plus stratégique ou

1 Général Paul Stehlin, « Les conséquences de la forme nucléaire de la guerre sur l'organisation de la défense nationale », *Forces aériennes françaises*, n° 135, mars 1958, p. 323.

2 Le général Stehlin est d'ailleurs le commandant du 1^{er} CATAC, qui a fourni l'essentiel des moyens destinés à l'opération *Mousquetaire révisé*, nom de code de l'action menée à Suez.

3 DDAA/SHD C2307, rapport du colonel Barthélemy, officier supérieur adjoint au général de brigade aérienne commandant le groupement mixte n° 1 sur le support logistique de l'opération 700, s. d. (le sigle DAA/SHD désigne le département de l'armée de l'air du Service historique de la Défense).



doctrinal, un socle sur lequel l'arme aérienne pourrait s'appuyer à l'avenir. Faute du recul nécessaire, les responsables de l'armée de l'air ne souhaitent-ils ne tirer aucune leçon d'ensemble par trop hâtive ou considèrent-ils plutôt l'affaire de Suez comme une action parmi d'autres dont les forces aériennes se sont simplement acquittées avec efficacité ?

Comment appréhender, sans se cantonner dans la simple analyse opérative, technique ou logistique, ce que l'affaire de Suez représente dans le plus long terme pour les forces aériennes françaises ? Les documents mis à la disposition de l'historien permettent-ils de dépasser ce stade très insatisfaisant pour l'esprit ? Comprendre cette affaire et ses conséquences, c'est d'abord s'intéresser à l'analyse des contraintes dans lesquelles la dernière-née du système militaire français se débat au moment où survient la nationalisation du canal de Suez et la décision d'aller en découdre en terre égyptienne. Tirer le bilan de l'engagement opérationnel depuis Chypre ou Israël, à l'aune des nombreux rapports rédigés par les acteurs aériens de la crise, depuis le général Brohon jusqu'au général Stehlin, en passant par d'autres officiers comme les colonels Barthélemy et Gauthier, constituera la suite logique de cette démarche. Enfin, un dernier volet envisagera dans un sens plus large la signification militaire et stratégique du déploiement aérien français dans l'opération *Mousquetaire révisé*.

Les contraintes de l'heure : entre Algérie, OTAN et nucléaire

Monter de toutes pièces un corps expéditionnaire aérien n'est pas une affaire aisée pour une armée de l'air soumise, au nom des engagements internationaux de la France et surtout des événements coloniaux, à des contraintes inévitables. L'affaire suscite, comme pour les autres armées, bien des difficultés, des difficultés que l'état-major de l'armée de l'air reconnaît avant même le lancement de l'opération.

La première de ces contraintes réside, bien entendu, dans l'engagement en Algérie, où



Général Paul Bailly (1903-1976), ancien CEMAA de mars 1955 à mars 1958. Il met sur pied de nombreuses unités en Algérie.

les événements se sont précipités au cours du premier semestre 1955, amenant le gouvernement Mollet à accroître de façon très importante la présence militaire française. Ce processus commence à peser lourdement sur la politique générale d'une armée de l'air qui, à l'instar des autres composantes du système national, procède au transfert d'une partie non négligeable de ses ressources en personnel et en matériel sur l'autre rive de la Méditerranée afin de mener un combat qui est bien loin de correspondre à l'idéal technique auquel aspirent les aviateurs : celui de la modernisation et de l'excellence technique par le biais du réacteur, du radar et de l'électronique. Comme les autres armées, les forces aériennes ne peuvent toutefois échapper à l'impératif de ce qu'on appelle la « reconversion » ; mais le général Bailly, leur chef d'état-major, détermine déjà un niveau d'engagement maximum, au-delà duquel les grands équilibres seraient remis en cause. Dès la fin de l'année 1955, cet officier de haut rang considère comme suffisamment étoffés les éléments aériens déployés en Afrique du Nord (soit 720 avions dont 280 affectés de façon définitive).⁴ À ce propos, le chef d'état-major de l'armée de l'air se montre catégorique. En juin 1955, à l'occasion d'une réunion du Conseil supérieur de l'air, il lance : « *Il faut que*

⁴ DAA/SHD E17143, note du chef d'état-major de l'armée de l'air aux chefs d'état-major de l'armée de terre et de la marine, 26 novembre 1955.

(...) le Gouvernement soit informé du risque couru si l'armée de l'air est orientée en vue du conflit africain. Dans un ou deux mois, nous pouvons être dans une situation toute différente de celle du plan prévu et avoir à mener une forme de guerre non prévue. Nous avons planifié pour l'Europe alors qu'il est possible que nous soyons obligés de mener une autre forme de guerre. Or nous sommes seuls. Il nous faut donc ouvrir les yeux de l'OTAN et je veux saisir le Gouvernement pour que l'on ne nous accuse pas d'impéritie. »⁵ Une certaine contestation se fait jour d'ailleurs, de la part des hautes instances aériennes, qui ne distinguent pas dans le maintien d'un empire colonial un facteur de la pérennité du pays. Analysant le document fondamental que constitue la directive sur la politique militaire à long terme, où l'armée de l'air est désignée pour mettre en place une force de frappe chargée des missions de représailles nucléaires de même que pour constituer une force d'intervention capable d'agir dans le cadre de l'OTAN ou d'être déployée outre-mer, l'état-major aérien avance : « Ce serait faire preuve d'imprévoyance que d'engager, à une échelle accrue, la transformation de nos forces (...) dans le sens du maintien de l'ordre. (...) La pérennité de la France n'est pas liée à la survivance des structures actuelles de l'Union française ; il ne convient pas pour la garantir de miser sur la constitution à long terme de moyens de maintien de l'ordre pris sur la création de forces qui rendent notre pays réellement capable d'assumer son rôle et ses responsabilités de puissance mondiale. »⁶

La modernisation dont il a été question précédemment passe par une forte présence au sein des organismes liés à l'OTAN, présence que le déploiement d'une partie non négligeable des forces en Algérie remet en cause de façon plus ou moins importante et dont les conséquences politiques pourraient se révéler désastreuses. L'état-major aérien déplore lui-même

« l'accroissement des actions de subversion que l'adversaire cherche dès maintenant à exploiter pour affaiblir la défense en dispersant ses efforts. »⁷ Les aviateurs sont d'autant plus convaincus de la nécessité de s'impliquer plus avant dans l'Alliance atlantique que ce processus constitue la garantie d'une fourniture régulière de matériels aériens, gage du même processus de modernisation. L'affaire est d'autant plus sensible que les grands plans d'accroissement lancés au début des années 1950, avec l'éclatement de la guerre de Corée, ont été abandonnés à la suite du réchauffement des relations Est-Ouest depuis la mort de Staline, en 1953.⁸ Les programmes qui suivent sont bien plus modestes et font naître des inquiétudes à propos du format des forces aériennes. Les plans de 1955 donnent d'ailleurs la priorité aux missions en Algérie : sur les 2 775 avions prévus, seulement 24 % iront à la défense de l'Europe, 46 % à l'AFN et les autres aux écoles.⁹

Un autre aspect marquant réside dans le fait que l'armée de l'air s'oriente, alors que survient la crise de juillet 1956, vers le développement et l'acquisition d'un vecteur capable d'emporter l'arme nucléaire dont elle est appelée à devenir, à l'échéance de quelques années, la dépositaire. Ce mois-là en effet est décidé le lancement d'un programme en ce sens. Le nucléaire constitue bien, aux yeux des aviateurs, un des objectifs essentiels vers lequel doivent tendre tous les efforts. Même s'ils n'ignorent pas l'importance de la lutte menée en Afrique du Nord, ils demeurent convaincus de la nécessité de bâtir un outil capable de s'opposer à la menace principale, qu'ils situent en Europe centrale. Le général Bailly, vers la fin de l'année 1956, se plaint de la trop grande importance

⁵ DAA/SHD E4086, procès-verbal de la séance du conseil supérieur de l'Air du 11 juin 1955.

⁶ DAA/SHD E1773, note du bureau d'études générales de l'armée de l'air au secrétaire d'État aux forces armées Air, 23 octobre 1956.

⁷ DAA/SHD E4176, réponse de la France au questionnaire pour l'examen annuel 1955 de l'OTAN, 2 juillet 1955.

⁸ Voir, à ce propos, Patrick Facon, « Le réarmement de l'armée de l'air, 1948-1954 », colloque « La IV^e République face aux problèmes d'armement », CEHD, Paris, 29-30 septembre 1997. Actes, « La IV^e République face aux problèmes d'armement », Paris, ADDIM, 1998, p. 107-127.

⁹ DAA/SHD E1533, projet d'exposé sur les caractéristiques du plan Air inclus dans le plan *Orange révisé*, s.d.



accordée aux missions de maintien de l'ordre par le document organique que constitue le projet de politique militaire à long terme, alors qu'une menace soviétique directe plane sur le théâtre européen. Pour décourager préventivement l'adversaire, il importe de développer les systèmes dissuasifs, en édifiant « *en nombre significatif les systèmes d'armes nucléaires répondant aux conditions d'un prochain conflit généralisé* »¹⁰. Mieux encore, convaincu que la propriété de tels moyens doit revenir à l'armée de l'air, le même officier général, certain que les faibles stocks de matière fissile ne permettront pas de servir toutes les composantes du système militaire français, souhaite voir ces derniers affectés de façon prioritaire à son armée. Il ajoute : « Si les forces terrestres doivent être dotées d'armes nucléaires dans un avenir rapproché, celles-ci devront être demandées aux États-Unis. »¹¹

Entre guerre d'Algérie, nécessité d'une participation au bon fonctionnement de l'OTAN sur le théâtre Centre-Europe et contraintes liées à la marche vers le nucléaire, l'armée de l'air aborde l'expédition de Suez dans un contexte en tout point malaisé et complexe. La situation, telle qu'elle a été décrite, explique les difficultés – que le général Ely ne manque pas de stigmatiser – auxquelles elle se heurte lorsqu'il s'agit de constituer un corps expéditionnaire aérien projetable à Chypre et en Israël. L'affaire est d'autant plus difficilement gérable que personne ne sait combien de temps les moyens qui y seront engagés se trouveront immobilisés au détriment de l'Algérie et de l'Europe.

Les bilans opérationnel et logistique

En dépit de ces problèmes majeurs, l'armée de l'air s'applique à tirer de l'opération 700 un bilan opérationnel favorable. Le maître mot qui se dégage des analyses produites dans la presse spécialisée ou les documents d'état-major est « efficacité ». De l'avis du secrétaire d'État aux



Visite de messieurs Max Lejeune, secrétaire d'État aux Forces armées et Henri Laforest, sous-secrétaire d'État aux Forces armées de l'air, accompagnés d'un groupe de militaires après leur descente d'avion dans un poste du désert, à Tindouf.

Forces armées air, Henri Laforest, « *l'armée de l'air peut retirer de sa participation aux opérations du Moyen-Orient la satisfaction d'avoir clairement démontré son efficacité. Le personnel a prouvé le degré élevé de son instruction. Le matériel français a fait l'admiration de nos alliés...* »¹². Cette efficacité de l'armée de l'air, quelle ampleur a-t-elle revêtue, eu égard aux difficultés de toutes sortes qu'elle a rencontrées dans la mise en œuvre des moyens nécessaires à l'expédition de Suez ? De fait, les aviateurs français peuvent se vanter d'avoir obtenu des résultats dépassant leurs espérances initiales. Ils ont largement concouru, en liaison avec leurs homologues de la Royal Air Force, de la Fleet Air Arm et de l'aéronautique navale, à l'obtention de la maîtrise de l'air, condition initiale du débarquement amphibie. Ils ont déployé des moyens de reconnaissance efficaces et des forces de transport qui ont permis l'acheminement des troupes aéroportées jusqu'à leurs zones de saut, le long du canal. L'aviation tactique s'est également distinguée par la destruction sur la base de Louxor des bombardiers moyens égyptiens Iliouchine Il-28, qui ont constitué une importante menace pour les Alliés, alors même que 75 % des pilotes des escadrons de combat n'ont encore jamais connu l'épreuve du feu.

¹⁰ DAA/SHD E17143, note du général Bailly sur la politique militaire française à long terme, 21 janvier 1957.

¹¹ *Ibidem*.

¹² « Vœux 1957 de monsieur Henri Laforest, secrétaire d'État aux Forces armées air », *Forces aériennes françaises*, n° 122, janvier 1957, p. 12.

Un autre élément important dont il convient de tenir compte pour comprendre de tels témoignages de satisfaction réside dans le contexte particulier de cette fin d'année 1956. L'armée de l'air se situe en effet dans une logique de combat et d'affrontement avec l'armée de terre, à propos de l'ALAT,¹³ et elle entend, par des propos pour le moins particularistes, mieux affirmer sa place dans le système militaire national. Mettre en valeur le rôle des forces aériennes, c'est mieux affirmer leur identité propre. Tel colonel d'aviation avance que l'intervention des forces aériennes en Égypte a été décisive, que la participation de l'armée de l'air française à l'effort allié a été prépondérante et que cette opération a permis à ladite armée de l'air de prouver son efficacité dans des conditions difficiles. Le même officier ajoute : « *L'intervention des forces aériennes a joué un rôle décisif dans la récente campagne d'Égypte.* »¹⁴ Mieux, le même constate que le déploiement réussi des moyens dépassés, selon lui, de l'aéronautique navale n'a été rendu possible que par les résultats dus à l'action des forces aériennes alliées contre l'aviation égyptienne, qui a été écrasée. « *Ce qui est le plus agréable à noter ici, signale encore le colonel Calmel, c'est l'efficacité même de cette participation due à la valeur et à l'entraînement des équipages et du personnel au sol, ainsi qu'aux qualités des matériels mis en œuvre.* »¹⁵



Un bombardier moyen égyptien Iliouchine Il-28.

¹³ Aviation légère de l'armée de terre.

¹⁴ Colonel Calmel, « Chypre », *Forces aériennes françaises*, n° 123, février 1957, p. 391.

¹⁵ *Ibidem*, p. 392.



Opération 700 - Base d'Istres, des pilotes sont en attente avant leur départ pour Chypre.

Contrairement, semble-t-il, aux autres éléments des forces armées, l'armée de l'air se plaint bien moins des structures de commandement mises en place à l'occasion de l'opération 700. On retrouve, par exemple, des commentaires globalement positifs dans les conclusions du général Brohon, commandant des forces aériennes françaises à Chypre et adjoint de l'Air Marshal Barnett¹⁶. Certes, le même officier général n'est guère satisfait du *leadership* de la Grande-Bretagne et de la juxtaposition des commandants français à leurs homologues britanniques dans les fonctions de commandement en second (*Deputies*). Il critique de façon plus générale la double allégeance du commandement français, à la fois aux Britanniques et au commandant en chef des forces françaises en Orient (l'amiral Lancelot). Une double allégeance qui aurait pu risquer d'hypothéquer la marge de manœuvre nationale en cas de divergence avec les Alliés. Il regrette que le commandement en chef interallié ait été confié à un officier général terrestre, arguant du fait que le problème essentiel de l'opération menée à Suez se rapportait à la neutralisation et à la destruction d'une aviation égyptienne conçue comme une menace importante. Toutefois, les forces aériennes ont été capables, en raison même de leur intégration poussée, fondée sur un certain nombre de particularités tech-

¹⁶ Le Britannique commandant en chef des forces aériennes alliées.



niques et tactiques, de mener leur tâche à bien dans des conditions presque idéales. « *Le commandant des forces aériennes françaises, analyse Brohon, n'éprouva pour sa part aucune difficulté, même pendant la deuxième phase des opérations qui prévoyait une large dispersion géographique des postes de commandement initialement groupés à Episkopi.* »¹⁷ Par ailleurs, une bonne partie de la manœuvre aérienne a été conduite depuis Chypre par Brohon, l'Air Marshal Barnett étant sur un bâtiment de guerre en mer utilisé comme poste de commandement avancé de l'opération. Le même officier général n'en affirme pas moins que l'affaire qui vient de se produire est tout à fait ponctuelle, et que rien ne dit qu'une autre entreprise puisse être amenée à être renouvelée dans de telles conditions.

Les enseignements opérationnels révèlent, toujours selon les aviateurs, la très grande mobilité des unités de combat et de transport, qui ont dû se déployer en très peu de temps à des distances importantes et ont disposé, malgré certaines faiblesses logistiques et des conditions de maintenance très rustiques, d'un taux de disponibilité élevé, de l'ordre de 75 % par jour. C'est bien là un plaidoyer en faveur de l'excellence technique de l'aviation.

Un autre élément qui mérite d'être cité se rapporte à l'application des leçons de Suez au théâtre Centre-Europe de l'OTAN. Cette thématique est l'objet d'importantes et intéressantes études. Comme un conflit mondial risque d'éclater sans préavis, ou du moins avec des délais d'alerte très courts, les opérations aériennes sont appelées à avoir un impact décisif sur l'issue des hostilités, cela dès les premiers jours. Aussi les unités aériennes françaises déployées en Europe doivent être maintenues à leur niveau d'efficacité maximal dès le temps de paix et ne pas devoir compter sur une

mobilité de « *type périmé* »¹⁸. C'est donc le problème de la disponibilité opérationnelle et de la capacité à intervenir sur un très court préavis qui est mis en avant par les aviateurs, de manière générale d'ailleurs, qu'il s'agisse d'une opération de projection – on n'avance pas ce terme d'ailleurs, mais plutôt celui de corps expéditionnaire – du type Suez ou d'un engagement dans un conflit beaucoup plus large.

Le problème de la logistique reste sans aucun doute celui où les critiques des aviateurs se montrent les plus sévères. Les conditions de l'engagement aérien dans ce domaine se sont révélées pour le moins délicates et quelque peu acrobatiques. Le colonel Barthélémy, avance que « *l'opération 700 a démontré qu'en fait les unités aériennes n'étaient pas opérationnelles dès le temps de paix* »¹⁹. Pis encore, les escadrons ne disposent pas en permanence des moyens de soutien susceptibles de leur permettre d'entreprendre des opérations du type de celle de Suez. Résoudre ce problème revient à constituer des stocks de matériels techniques et un système administratif capable de les gérer à tout moment. Les forces aériennes destinées à l'intervention extérieure doivent pouvoir être engagées depuis des bases déjà équipées, sous peine de voir leurs approvisionnements en rechanges et en matériels techniques d'un transport par voie maritime dont la lenteur pourrait se révéler rédhibitoire (comme cela s'est produit dans le cas du déploiement à Chypre). À leur arrivée à Tymbou et Akrotiri, bases qui leur sont affectées, les aviateurs français découvrent des terrains non équipés où tout reste à faire. Sur le premier de ces aérodromes, la piste, aménagée en plein endroit désertique, est en cours de réfection et le point d'eau le plus proche est à une dizaine de kilomètres. Heureusement pour les Alliés, souligne le colonel Barthélémy,

¹⁷ DAA/SHD E2320, rapport du général de brigade aérienne Brohon sur la création, l'installation et l'activité du groupement mixte n° 1 à Chypre, 27 novembre 1956.

¹⁸ DAA/SHD C2306, note du général Stehlin, commandant le 1^{er} CATAC et les forces aériennes françaises d'Allemagne, sur les enseignements à tirer des opérations au Moyen-Orient, 9 janvier 1957.

¹⁹ DAA/SHD C2318, rapport du colonel Barthélémy, officier supérieur adjoint au général de brigade commandant le groupement mixte n° 1, sur le support logistique de l'opération 700, 2 mars 1957.

l'engagement franco-britannique s'est déroulé dans des circonstances exceptionnellement favorables. Les opérations de guerre ont été d'une grande brièveté, l'ennemi n'a que fort peu réagi et les délais importants qui se sont écoulés entre la décision d'agir et l'attaque sur l'Égypte ont permis la constitution de stocks considérables. Toutefois, rien ne permet de dire, bien au contraire, qu'une autre action de la même nature se déroulera dans un contexte identique. Les déficiences en matière de fourniture de pièces de rechange et d'équipements de toutes sortes se sont révélées sans conséquences graves dans le cas de Suez. Qu'en sera-t-il dans un environnement différent tel celui du théâtre Centre-Europe ? Toutes ces interrogations posent d'emblée un problème central : celui de la projection des unités aériennes et au sol, mais aussi et surtout des bases elles-mêmes. Cette problématique, on la retrouve aujourd'hui à travers le concept, très présent au sein de l'armée de l'air, de base aérienne projetable (BAP).

Une projection sur l'avenir

Dans quelle mesure son déploiement dans l'opération de Suez et sa participation à *Mousquetaire révisé* constituent-ils une ère nouvelle pour les catégories de missions qui pourraient revenir, dans un avenir plus ou moins proche, à l'armée de l'air ? La réponse à une telle interrogation n'est guère évidente, ni

facile. Elle réclame, avant tout chose, d'examiner de quelle façon les aviateurs pensent être en mesure de répondre aux besoins qui pourraient surgir, à n'importe quel moment, en matière de projection de forces et de puissance. L'analyse des acteurs aériens de la crise égyptienne ne laisse pas d'être claire. Tous se montrent catégoriques et mettent en avant la nécessité impérieuse de disposer dès le temps de paix d'une force d'intervention, qui n'existe alors pas en France, et de lui allouer des moyens de combat et des systèmes logistiques capables de lui permettre de se projeter dans de bonnes conditions. Ceux qui réfléchissent à cette question évoquent « *une force d'intervention outre-mer moderne appelée à être engagée dans des conflits mineurs ou marginaux* »²⁰. Comme il n'est pas question de se doter d'une formation aérienne permanente capable de répondre à de tels besoins, la solution avancée par certains officiers aviateurs pourrait consister en la création, à la demande, d'un « groupement de forces d'intervention » dont le soutien serait confié à une grande unité aérienne, en l'occurrence le 1^{er} CATAC.

« *C'est au 1^{er} CATAC, écrit le colonel Duval, qu'il appartient de constituer un groupement de forces d'intervention dont il assurera le support grâce à ses propres unités de service.* »²¹ Les moyens affectés à un tel groupement ne doivent pas être fixés de façon empirique, mais ils pourraient être adaptés aux circonstances, l'idée étant de pouvoir faire intervenir, sous préavis de quarante-huit heures maximum, deux escadrons de combat. À ces derniers pourraient être adjoints des citernes volantes capables d'approvisionner, en amenant à pied d'œuvre le carburant nécessaire, ou encore en procédant en vol, les chasseurs détachés du 1^{er} CATAC sur des bases aériennes plus ou moins lointaines. « *Il serait souhaitable, explique le colonel Duval, que l'armée de l'air puisse s'offrir très rapidement une unité d'avions ravitailleurs, qui trouveraient leur emploi non seulement*



Insigne du CATAC.

20 Colonel R. Duval, « Peut-on améliorer l'efficacité opérationnelle de l'armée de l'air ? », *Forces aériennes françaises*, n° 125, avril 1957, p. 657-658.

21 *Ibidem*, p. 657.



Visite du général Jouhaud, major général de l'armée de l'air et du général Brohon, commandant des forces françaises d'intervention dans l'opération de Suez, en présence du colonel Gauthier (de dos).

dans le cadre d'une intervention du type envisagé, mais aussi dans le cadre de l'OTAN, et aussi bien pour assurer le ravitaillement rapide en carburants de terrains d'opérations difficilement accessibles par voie de terre (zones désertiques en particulier). »²² Cette dernière idée ne laisse pas d'être intéressante. Formulée en 1957, elle révèle que le projet d'acquiescer des avions de ravitaillement en vol aux États-Unis pour conférer une allonge suffisante à une force aérienne projetée est antérieure à celle qui préconise la même démarche dans le cadre de la construction d'une force nucléaire stratégique pilotée. L'ensemble serait complété et soutenu par des moyens de transport à très forte mobilité stratégique qui achemineraient en tel ou tel lieu la logistique et le personnel de l'armée de terre (aéroporté ou aérotransporté). Ne retrouve-t-on pas ici le diptyque projection de puissance/projection de forces, fondement des opérations extérieures telles que

l'arme aérienne va les conduire dès les années soixante ?²³

L'expédition de Suez pose aussi, du moins le général Brohon le pense-t-il, le problème du format des forces aériennes et de la répartition des avions de combat entre forces stratégiques et tactiques pour les années à venir.²⁴ L'affaire ne manque pas de pertinence, ni d'actualité,

23 Le colonel Duval écrit à ce propos : « Les événements d'Égypte ont aussi démontré la difficulté de rassembler une force de transport suffisante pour mener des opérations aéroportées d'une certaine ampleur. Le plus paradoxal est que ces moyens existent mais qu'ils sont dispersés. On ne peut nier en effet que l'esprit aéronautique s'est considérablement développé en France. Tout le monde veut son aviation « à sa botte » ! L'armée de terre d'abord, et ceci n'est pas critiquable en soi dans la mesure où elle reste dans les limites de sa « seule mission d'observation » et où elle admet la coordination de ses moyens par les chefs aériens. » *op. cit.*, p. 659.

24 DAA/SHD E2320, rapport du général de brigade aérienne Brohon sur la création, l'installation et l'activité du groupement mixte n° 1 à Chypre, *op. cit.*

22 *Ibidem*, p. 658.

en ces temps où la France vient d'opter pour le développement d'un vecteur nucléaire piloté. Les petites puissances possédant une flotte de quelques dizaines d'appareils nucléaires, très suffisante pour des attaques visant à la destruction de centres démographiques et industriels, se retrouveraient, selon le commandant du groupement mixte n° 1, fort dépourvues dans le cas où il faudrait s'engager dans une opération classique de type Suez. Il leur faudrait alors disposer de centaines de bombardiers conventionnels pour atteindre des objectifs militaires habituels. Brohon propose dès lors la constitution d'une phalange restreinte mais puissante de bombardiers nucléaires chargés des missions de dissuasion, accompagnée de la réalisation d'une flotte très importante d'avions d'attaque, susceptibles d'être projetés loin de leurs bases grâce à l'accroissement de leur rayon d'action. Comment l'armée de l'air pourrait-elle autrement renouveler une action extérieure comme celle d'Égypte ?

En ces mois qui suivent l'opération de Suez, de telles conceptions sont, quoi qu'il en soit, encore bien loin de pouvoir être concrétisées dans les faits. Elles n'en sont pas moins passionnantes, dans le sens où elles démontrent que les aviateurs français se sont engagés sur des pistes de réflexion nouvelles et que le problème central du déploiement d'une importante force aérienne au Moyen-Orient, plusieurs mois durant, ne les a pas laissés indifférents. Encore convient-il de se demander dans quelle mesure cette démarche est un « feu de paille » ou une tendance lourde ?

En réalité, les contraintes du moment n'ont pas disparu au lendemain de l'affaire du Proche-Orient. Elles se sont bien au contraire accentuées, voire aggravées, donnant le sentiment que l'affaire de Chypre n'a été qu'un « feu de paille ». L'Algérie devient, dès le printemps 1957, la priorité absolue. La radicalisation de la politique gouvernementale en terre nord-africaine entraînera d'ailleurs une grave crise politico-militaire en février 1958, époque où le général Bailly écrit que l'armée de l'air est désormais « *incapable de renouveler une*

opération du type Chypre »²⁵. Après le « triomphalisme » qui s'est fait jour dans la presse aéronautique des premiers mois de 1957, les préoccupations de l'heure semblent reprendre le dessus. De fait, les chefs militaires français revivent, en ces années qui marquent la fin de la Quatrième République, ce que leurs prédécesseurs du début de la même décennie ont connu à l'aune du lancinant problème indochinois et de l'incapacité qu'a montrée le pouvoir politique à déterminer de façon précise les objectifs essentiels des forces armées.

Dans quelle mesure Suez a-t-il constitué un point de rupture ou de fracture pour les aviateurs français ? La question mérite d'être posée, mais peut-elle être formulée en ces termes ? La réalité est sans aucun doute bien plus trouble et complexe. Les affaires de projection extérieure ne laissent pas l'appareil militaire aérien indifférent, mais l'Algérie, la marche vers le nucléaire et la présence dans l'OTAN se posent en problèmes d'une bien plus grande urgence. Dans quelle mesure aussi l'opération de Suez ne forme-t-elle pas alors un système de référence et ne subsiste-t-elle pas dans la mémoire collective de l'armée de l'air pour venir éclairer la définition des concepts liés aux opérations de déploiement qui commencent à être menées en Afrique sub-saharienne dans la première moitié des années soixante ? Une étude dans la longue durée à ce propos pourrait peut-être livrer des résultats intéressants. ●

²⁵ « Les forces aériennes françaises en 1958 », conférence du chef d'état-major de l'armée de l'air à l'IHEDN, s. d.