

La Troisième dimension et ses effets psychologiques

Marie-Catherine Villatoux et Paul Villatoux

Revue historique des armées, n°4/2001, p. 89-96.

Avec les premières envolées des « plus lourds que l'air », qui se confondent avec les débuts du XXe siècle, la troisième dimension s'impose rapidement comme une composante à part entière au sein d'un système militaire que s'étaient traditionnellement partagées l'armée de Terre et la Marine¹. Cette intrusion de l'arme aérienne dans l'arsenal militaire ne manque pas d'entraîner de profonds bouleversements tant sur le plan de la stratégie générale que sur celui, plus spécifique, de « l'effet moral » induit et produit tant par la présence que par l'emploi de ce nouvel outil. Or, ce dernier aspect, à dominante psychologique, avait déjà retenu l'attention des premiers prophètes du fait aérien du siècle des Lumières² puis de l'ère industrielle, tandis que les aérostats à air chaud et à hydrogène, puis plus tard les dirigeables, se lançaient à la conquête d'un monde jusqu'alors interdit. Cette thématique, qu'instrumentaliseront sans tarder les premiers aviateurs, traverse de manière récurrente la pensée aérienne, qu'elle aborde l'effet psychologique dû à la seule présence de l'aéronef ou s'applique aux actions de coercition, voire de terreur, par le bombardement tactique ou stratégique.

« L'Air et les songes »

Si la Troisième dimension est restée jusqu'à une date récente le siège de « l'air et des songes » - suivant l'expression de Gaston Bachelard³ -, la conquête du ciel grâce à la science n'a pas pour autant gommé toute la part d'irrationnel dont s'étaient faits l'écho les récits cosmogoniques et poétiques des temps anciens. Le désir d'évoluer

¹ Cf. Patrick Facon, *L'armée de l'Air en quête de son identité, 1900-1960*, rapport présenté pour l'habilitation à diriger des recherches, Université Paris I, 1999-2000, 134 p.

² Cf. Marie-Catherine Villatoux et Alain Dégardin, « La folie des ballons au XVIII^e siècle », *Revue historique des armées*, n°1/2001, p. 98-104.

librement dans « l'éther » est demeuré très longtemps l'une des aspirations les plus profondément enracinées dans l'imaginaire de l'homme. Celle-ci n'en a pas moins toujours été associée à des images de crainte et de peur. L'un des mythes fondateurs de la civilisation occidentale, celui d'Icare, offre une parfaite illustration de cette troisième dimension, considérée depuis l'aube de l'humanité comme le siège sacré des dieux. Celui qui tente de s'approprier cet espace en s'élevant au-dessus du sol grâce à des artifices de son invention viole un domaine qui ne lui a pas été attribué, transgressant par là-même l'ordre divin. La plus terrible des sanctions ne peut dès lors que lui être infligée : la mort. Le mythe grec a retrouvé une nouvelle vigueur à la Renaissance – songeons à Léonard de Vinci et à ses croquis de machines volantes – pour continuer de résonner au plus profond de l'inconscient collectif de la psyché occidentale, et ce, jusqu'à nos jours. Dans cette dimension irrationnelle est, en effet, venue s'inscrire la pesante réalité des incontestables risques et dangers physiques liés au vol.

Or, dès que les progrès techniques autorisent la mise au point d'un aéronef, son utilisation à des fins psychologiques et guerrières est immédiatement envisagée⁴. Ainsi, en 1782, les Montgolfier n'hésitent pas à affirmer que leur récente découverte peut servir la cause des armées et devenir utile « *pour donner des signaux sur terre, faire passer des avis dans une ville assiégée par-dessus des lignes de circonvallation...* »⁵. Cette idée est reprise sous la Révolution, en 1793, date à laquelle le Comité de Salut Public décide d'équiper l'armée de ballons captifs estimant que leur apparition « *portera une impression de terreur* »⁶. Cette analyse quasiment prophétique se vérifie dès l'année suivante, alors que la première compagnie d'aérostiers emmène son unique ballon,

³ Gaston Bachelard, *L'Air et les Songes*, Paris, 1943, Librairie José Corti.

⁴ Voir Paul Villatoux, « L'emploi de l'arme psychologique à des fins militaires : un essai d'analyse historique », colloque *Les influences psychologiques. Approches scientifiques et prospectives*, C2SD, DGA, 1er et 2 octobre 1997. Actes, Paris, 1999, Addim, p. 37-39.

⁵ Cité par Marie-Hélène Reynaud, « Les plus légers que l'air », in *Petite histoire de la conquête de l'air et de l'espace*, Paris, 1990, Larousse, p. 37.

⁶ Cité par Thierry Vivier, « La perception de l'aérostation militaire dans la France de la première République, une révolution dans la révolution ? », in *XVe Colloque de la Commission internationale d'histoire militaire, L'influence de la révolution française en France, en Europe et dans le monde*, Paris (École polytechnique), 18-23 septembre 1989. Actes, Commission française d'histoire militaire, Fondation des études de Défense nationale, 1991, 2 tomes, 392 + 369 pages, tome 1, p. 285.

l'Entreprenant, devant la ville de Maubeuge. A sa tête, le commandant Coutelle procède aux premières observations de l'ennemi qui, dit-il, est soudain pris de panique : « *l'effet moral produit dans le camp autrichien par ce spectacle si nouveau fut immense ; il frappa surtout les chefs, qui ne tardèrent pas de s'apercevoir que leurs soldats croyaient avoir affaire à des sorciers* »⁷. A Fleurus, en juin 1794, l'impact psychologique occasionné par la présence de *l'Entreprenant* sur le champ de bataille est tel que de nombreux soldats autrichiens s'agenouillent tremblant de frayeur devant cet objet volant, persuadés, pour les uns, d'être confrontés à une œuvre de sorcellerie et, pour les autres, à une manifestation surnaturelle.

S'il est indéniable que l'aérostat, comme toute nouvelle arme telle l'arbalète ou l'arquebuse, a pu jouer de l'effet de surprise aux premières heures de son emploi⁸, il serait par trop réducteur d'attribuer ces réactions psychologiques d'effroi à cet unique élément. En effet, l'aéronef est bien plus qu'une nouvelle arme ; par sa présence et ses mouvements, il est tout autant une manifestation de la troisième dimension que la troisième dimension elle-même, celle qui modifie radicalement la géométrie du champ de bataille et offre la possibilité d'observer et de frapper l'ennemi en sautant par-dessus les lignes de front au lieu de les enfoncer. Nul ne peut échapper à cet œil dans le ciel, pas plus qu'à son courroux et il n'y a pas lieu de s'étonner que les plus légers, puis plus lourds que l'air, se soient vus confier comme premières tâches des missions d'observation et de bombardement, toutes actions génératrices de traumatismes psychologiques indéniables. A l'évidence, les premiers utilisateurs de l'arme aérienne ont immédiatement intégré cette donnée.

Ainsi, le premier bombardement aérien de l'histoire, n'est autre que celui de Venise en 1849, où le maréchal autrichien Radetzky expédie 200 ballonnets à obus bourrés d'explosifs destinés à prendre feu au-dessus de la ville pour la pousser à se rendre⁹. Les résultats sont bien minces, un seul ballon atteint effectivement son

⁷ Voir également, Thierry Vivier, « L'aérostation militaire dans la France révolutionnaire : le miroir prophétique de la guerre aérienne moderne », *Historia*, n°513, septembre 1989, p. 44-53.

⁸ Voir sur ce point l'article du chef d'escadron Gilles Aubagnac, « La guerre : évolution des techniques, évolution des esprits... », *Revue historique des armées*, n°4/1995, p. 96-107.

⁹ Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, *Rendeix-te ! Fulls volants i guerra psicològica al segle XX*, Barcelone, 1998, CCCB/Institut d'Edicions, 216 p.

objectif occasionnant de bien faibles dégâts. Pour autant, la presse autrichienne, dans son commentaire de l'événement, insiste avec force détails sur les « effets de terreur » dus à cette attaque. Ce décalage entre des résultats dérisoires et les récits terrifiants de la presse populaire est loin d'être anecdotique. Il témoigne, en effet, de la puissance du fantasme qui se structure progressivement reposant sur des images d'attaques par la voie des airs et sur les conséquences terribles que ces dernières ne manqueraient pas d'engendrer.

Toutefois, il faut attendre les années 1880 pour que ce thème ressurgisse et prenne, cette fois, de toutes autres proportions. Cette croyance en un effet psychologique très puissant du fait aérien – au sens le plus large – tend à s'imposer de plus en plus dans quelques cercles militaires, particulièrement chez les aéroliers. Ainsi, l'Allemand Moedebeck, dans un ouvrage rédigé en 1886, met l'accent sur l'impact émotionnel que provoquerait un bombardement aérien : « *Subir une explosion d'en haut engendre sans aucun doute un sentiment de dépression* »¹⁰. Fait remarquable, dans le même temps, tout un pan de la littérature de la fin du XIX^e, dite de science-fiction, n'hésite pas à exploiter sans vergogne cette veine, familiarisant le public à des évocations de guerres futures où des engins aériens sèment l'effroi et la mort sur leur passage. Qu'il s'agisse des écrits d'Albert Robida « *La guerre telle qu'elle est* », et « *La guerre au XX^e siècle* », publiés dès 1883¹¹ ou de « *La guerre dans les airs* » de Herbert George Wells édité en 1908¹², ces ouvrages ont très certainement « *joué un rôle significatif dans l'armement aérien* » comme le souligne l'historien américain Lee Kennett indiquant d'ailleurs qu'à la veille de la Grande Guerre « *le bombardement aérien semblait beaucoup plus possible aux populations de Londres et de Paris qu'au haut commandement anglais et français* »¹³.

Ce travail des esprits est tel, qu'il n'est guère d'études sérieuses sur le fait aérien, au début du siècle, qui n'abordent le thème apocalyptique du bombardement

¹⁰ Cité par Lee Kennet, « Prophéties et prédictions au commencement du développement de l'armement aérien », *Précurseurs et prophètes de l'aviation militaire*, Colloque international, SHAA, 8-10 octobre 1990, p. 112.

¹¹ Marcellin Hodeir, « La guerre aérienne à travers la science-fiction à la fin du XIX^e, un exemple français : Albert Robida », *Précurseurs et prophètes de l'aviation militaire*, Colloque international, SHAA, 8-10 octobre 1990, p. 337-346.

¹² Cet ouvrage a paru en langue française aux éditions *Mercure de France* en 1910.

des villes, suscitant des vagues de panique incontrôlables. Ainsi, parmi d'autres, l'Anglais R.P. Hearne écrit en 1909 : « *Des aérostats ! Quelle signification effroyable ce mot évoquerait à la foule des gens soudainement frappés de stupeur dans leur jubilation martiale ! Qui peut décrire l'horreur qui saisirait leur cœur tandis qu'ils fixeraient, impuissants, ces étranges monstres dans le ciel ?... Avant que la foule n'eût recouvré la parole, les aérostats, au moyen de quelques obus bien dirigés, auraient détruit le Parlement...* »¹⁴. En France, le lieutenant Poutrin, auteur d'un article paru en 1911¹⁵, décrit, dans un scénario que l'on qualifierait aujourd'hui de « guerre-fiction », une attaque aérienne allemande sur Paris dont les effets psychologiques sur le moral de la nation dépasseraient de beaucoup les destructions matérielles et contraindraient le pouvoir politique à la capitulation¹⁶. A l'évidence, le fantasme né au milieu du XIXe siècle et véhiculé par la littérature dite d'anticipation, s'impose désormais comme une vérité scientifique que nul n'ose contester.

Dans cette perspective, il n'est sans doute pas d'exemple plus significatif que la « Zeppelinite », véritable névrose collective qui s'empare de la population londonienne entre 1912 et 1917. La « Zeppelinite » ne peut se comprendre sans remonter à 1906 et aux incontestables progrès qu'a fait accomplir aux dirigeables le comte Ferdinand von Zeppelin. Les autorités militaires allemandes sont alors convaincues du grand intérêt que pourrait représenter pour leur pays la mise sur pied d'une flotte militaire d'engins de ce type. La presse populaire d'outre-rhin se fait du reste l'écho de toutes les tentatives de vol de Zeppelin, présentant le modèle LZ 4 construit en 1908, comme « *la huitième merveille du monde* »¹⁷. Les journaux à sensation britanniques, soucieux d'alerter l'opinion et le gouvernement sur les dangers de bombardements aériens par Zeppelins - qui ainsi briseraient le mythe de

¹³ Lee Kennett, « Prophéties et prédictions... », *op. cit.*, p. 110.

¹⁴ Cité par Edward Warner, « Douhet, Mitchell, Seversky : les théories de la guerre aérienne », in Edward Mead Earle (dir.), *Les maîtres de la stratégie*, Paris 1982, Berger-Levrault, p. 246-247.

¹⁵ Lieutenant Poutrin, « Les aéroplanes et la guerre future », *Revue générale de l'aéronautique militaire*, juin 1911, p. 382-390.

¹⁶ Philippe Bernard, « A propos de la stratégie aérienne pendant la Première Guerre mondiale : mythes et réalités », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, tome XVI, juillet-septembre 1969, p. 354.

l'isolement de l'orgueilleuse Albion -, s'emparent de l'affaire, exagérant les capacités et performances des aéronefs allemands. La conséquence ne se fait pas attendre. Dès 1909 une multitude de rumeurs se propagent dans tout le pays, faisant état de la présence de Zeppelins dans le ciel anglais, plus particulièrement les nuits sans lune, quand ce ne sont pas des flottes entières que l'on croit discerner sous le couvert des nuages. Une véritable paranoïa s'empare de l'Angleterre et une enquête du Parlement est même diligentée pour retrouver les restes d'un Zeppelin qui se serait écrasé.

Or, fait pour le moins paradoxal, lorsque la guerre éclate, aucune manifestation de panique ne semble avoir été relevée. Lors des premiers raids de zeppelins sur Londres en 1915, les habitants se montrent au contraire avides de découvrir l'objet terrifiant qui a fait couler tant d'encre. Il faut même, dans certains cas, une intervention des forces de l'ordre pour obliger une partie de la population à se mettre à couvert durant les attaques. Cependant, une fois la surprise passée, et alors que les raids se multiplient, la population paraît donner des signes évidents de démoralisation. Détail révélateur, en septembre 1916, des milliers d'habitants se précipitent, dès la fin de la journée, dans le métro londonien pour y passer la nuit, sans que nécessairement des attaques se déroulent. Un an plus tard, des observateurs constatent que, pratiquement tous les soirs, près du quart de la population de la capitale britannique mais aussi des grandes cités industrielles part se réfugier dans les campagnes environnantes.

Si les 51 raids allemands sur l'Angleterre ont bel et bien engendré d'indéniables effets psychologiques, ils sont loin cependant d'avoir entraîné, comme l'avait espéré Berlin, une paralysie complète de la volonté de résistance des Britanniques, et plus particulièrement des Londoniens. Avec cette première expérience, les peurs nées au cours de la seconde moitié du XIXe siècle s'enracinent désormais dans une réalité somme toute moins terrifiante que ne l'avaient prophétisée journalistes et romanciers. Néanmoins, le phénomène de la « zeppelinite » est loin d'être étranger à l'élaboration doctrinale des penseurs aériens

¹⁷ Cité par Major Brian C. Lavelle, *Zeppelinitis*, research paper, Air Command and Staff College, Research Department, mars 1997, n°AU/ACSC/0602E1/97-03, p. 6.

britanniques de l'entre-deux-guerres, dont le major général Hugh Trenchard reste le principal représentant¹⁸. C'est ainsi que le concept de « morale bombing », ou bombardement psychologique, adopté par la RAF avant la Seconde Guerre mondiale plonge très certainement ses racines dans la « zeppelinite », imposant par là-même l'idée selon laquelle l'arme aérienne constitue une arme psychologique par excellence. Ainsi, au lieu de s'estomper, ces fantasmes, tels de nouveaux avatars n'allaient pas manquer pas de ressurgir entretenus par les progrès incessants de la science et de la technique. La « grande peur » aérochimique de l'entre-deux-guerres, véritable psychose collective qui s'empare des populations européennes mais aussi américaines et soviétiques, témoigne ainsi de la rémanence de ce phénomène¹⁹.

Arme aérienne, arme psychologique

On oublie sans doute trop souvent que, parmi les missions confiées dès l'origine aux « plus lourds que l'air », la dominante psychologique était éminemment présente. L'ombre de la Grande Guerre a fait oublier que, dès les années dix, les avions prirent part à des campagnes que l'on qualifierait aujourd'hui de « coloniales ». Dès 1911 – soit à peine après huit ans le premier vol des frères Wright – les Italiens, face aux Turcs, en Tripolitaine et surtout les Français au Maroc sont les premiers à élaborer *in vivo* des méthodes d'emploi de l'aviation militaire en opérations. Le cas du Maroc²⁰ demeure à ce titre particulièrement significatif, dans la mesure où il offre une synthèse saisissante de bien des potentialités de l'avion dans le domaine de la guerre psychologique.

Ainsi dès les premières heures de la Section d'aviation au Maroc, les Parlementaires considèrent l'avion comme un outil de propagande et une arme psychologique. L'un d'eux s'exclame même au printemps 1911 : « *Voilà bien le cas ou jamais de se rendre compte de la valeur des avions militaires, de leur puissance effective non seulement comme arme de découverte et de combat, mais aussi comme puissance morale... La vue seule de ces engins frappera d'abord de terreur les Marocains, mais que*

¹⁸ Cf. Patrick Facon, *Le bombardement stratégique*, Monaco, 1996, Éditions du Rocher, p. 110-120.

¹⁹ Cf. pour plus de détails, *Idem*, p. 76-83.

deviendront-ils, en recevant sur leurs têtes, les quelques projectiles, obus, boîte à mitraille, que nos aviateurs laisseront tomber sur leurs têtes »²¹. Le gouvernement de l'époque partage du reste totalement ce point de vue car, comme le rapporte l'un des responsables de la Section d'aviation au Maroc en 1913, « *monsieur le ministre de la Guerre dans une lettre adressée le 18 janvier 1912 à Monsieur le général inspecteur permanent de l'aéronautique ne voyait dans l'organisation des sections d'aviation au Maroc que le moyen de satisfaire l'opinion publique qui venait de voir l'effort aéronautique produit par l'Italie en Tripolitaine et de frapper l'esprit des indigènes... C'est bien dans cet esprit dégagé de tout but militaire immédiat que semble avoir voulu débiter les premiers pilotes au Maroc* »²². Il convient de souligner que ces pionniers de l'aéronautique militaire, loin de remettre en question cette approche psychologique, cherchent invariablement, au cours des opérations engagées, des signes de démoralisation et de panique chez les populations. Le général Lyautey, résident général et commandant en chef des troupes du Maroc, est, à son tour, très vite convaincu du rôle de l'avion en tant qu'instrument de guerre psychologique, tout à la fois « *réconfort pour les troupes* » et « *sujet d'étonnement et de crainte pour les indigènes* ».

Fait remarquable, à plus de quarante ans de distance, les méthodes d'emploi de l'aviation dans la guerre d'Algérie répondent fréquemment à des principes analogues, dont la permanence ne peut manquer d'interpeller. Le colonel Defrasne²³, auteur d'une conférence prononcée à l'École supérieure de guerre aérienne (ESGA) en 1959, sur le rôle de l'arme aérienne dans la guerre psychologique²⁴, constate à quel point l'arme aérienne est capable d'agir « *par sa seule présence potentielle. Une fois en vol, les appareils sont susceptibles d'obtenir un effet psychologique, surtout sensible sur des forces militaires ou des populations non-habituées au survol par appareils aériens ; cet effet est décelable en dehors de tout emploi de l'armement et de tout envoi de "message"* ». Cette

²⁰ Voir Marie-Catherine Villatoux et François Pernot, « L'aéronautique militaire au Maroc avant 1914 », *Revue historique des armées*, n°1/2000, p. 89-97.

²¹ Cité par *L'Aéro*, 27 avril 1911.

²² *Rapport du capitaine de Chaunac Lanzac*, 17 août 1913, SHAA, C 34.

²³ Le colonel Defrasne est directeur à la fin des années 1950 du Centre interarmées de l'arme psychologique.

²⁴ *Les forces aériennes et l'emploi de l'arme psychologique*, conférence prononcée à l'ESGA par le colonel Defrasne, les 27 février et 2 mars 1959, CESA/ESGA, 17^e promotion, 8 p., SHAA, E 12 627.

caractéristique avait été également mise en relief, dès 1957, par le général Valin, à son retour d'inspection d'Algérie, où soulignait dans son rapport final la grande réussite de « l'action psychologique exercée par l'aviation, par les B.26 en particulier... ; elle peut inciter la population attentiste, voire hostile... à exécuter les regroupements qui lui sont prescrits par l'autorité militaire »²⁵. Par ailleurs les compte rendus très explicites des interrogatoires de prisonniers de guerre algériens ne font que renforcer, chez les responsables aériens, l'idée que, « d'une façon générale, l'aviation a un effet psychologique certain sur les populations et sur les rebelles car elle crée un climat d'inquiétude permanente... Le fait d'apercevoir un avion incite les gens à la prudence ». Les missions aériennes sont considérées, en outre, comme ayant « sur le rebelle... un effet démoralisant... Les avions à réaction produisent généralement un effet beaucoup plus impressionnant que les avions conventionnels »²⁶.

Même si ce type de comparaison peut paraître par trop anachronique, l'idée d'un indéniable effet psychologique produit par l'arme aérienne se retrouve de manière récurrente, à des époques et sur des théâtres différents. Loin de l'expérience française en Afrique du Nord, la Seconde Guerre mondiale reste un exemple hautement significatif d'une exploitation poussée à son paroxysme des moyens aériens dans un but de guerre psychologique. Le Stuka représente, à cet égard, le modèle inégalé d'une coordination parfaite entre la production d'effets psychologiques de terreur dus à la présence de l'avion et d'effets matériels occasionnés par son efficacité destructrice. Outre sa célèbre sirène surnommée « trompette de Jéricho » installée sur la jambe du train d'atterrissage et actionnée par une petite hélice tournant avec le vent relatif, l'avion emportait des projectiles à l'extrémité desquels avaient été placés des sifflets de carton afin d'accroître le bruit déjà insoutenable produit par le Stuka lors de son piqué. L'historien Marc Bloch, peu enclin à des réactions émotionnelles inconsidérées, nous livre, dans *L'étrange défaite*, un commentaire des plus éloquents : « On a raconté que Hitler, avant d'établir ses plans de combat, s'était entouré d'experts en psychologie... Certainement, l'attaque aérienne, telle

²⁵ *Inspection des unités aériennes d'Algérie*, n°305/CAB/SP/S, 22 août 1957, SHAA, Fonds Valin, Z 23 345.

²⁶ *Fiche de renseignements sur les rebelles et l'aviation*, rédigé à partir de l'interrogatoire d'un prisonnier, Valeur B/2, n°665/5^e R.A./2/S, 19 juin 1958, SHAA, I 145.

que les Allemands la pratiquèrent avec tant de brio, attestait une connaissance très poussée de la sensibilité nerveuse et des moyens de l'ébranler. Qui, l'ayant une fois entendu, oubliera jamais le sifflement des avions "piquant" vers le sol, qu'ils s'apprêtaient à couvrir de bombes ? Ce long cri strident n'effrayait pas seulement par son association avec des images de mort et de ruines. En lui-même, par ses qualités, si j'ose dire, proprement acoustiques, il crispait l'être tout entier et le préparait à la panique »²⁷.

Détail intéressant, cette importance de l'élément sonore dans la démoralisation de l'adversaire avait été mise en relief, dès 1914, par le haut-commandement français. Au cours de leurs premières missions les aviateurs avaient coutume de lancer de petits cylindres d'acier ou fléchettes Bon pouvant transpercer un homme de haut en bas. En dépit de sa réelle efficacité ce procédé fut abandonné, en 1915, en raison du faible effet psychologique produit par ces fléchettes par trop silencieuses.

Le bombardement aérien réalise, quant à lui, l'ultime synthèse de l'effet psychologique de terreur et de destruction. Si l'on en croit le récit du lieutenant de la Morlais, les premiers bombardements exécutés par les Français au Maroc, dès le printemps 1914, – dans un premier temps à l'aide de pierres puis de bombes Aasen – « produisirent sur les rebelles indigènes un grand effet moral. Nous ne tardâmes pas à en connaître les effets par les indigènes prisonniers qui nous signalaient qu'en tel endroit le bombardement avait fait tant de tués ou de blessés parmi les dissidents, ailleurs c'était un troupeau qui avait subi des pertes ou des douars qui avaient levé leurs tentes par crainte de bombardements. Nous nous rendions d'ailleurs nous-mêmes compte de la crainte que nous inspirions par la rapidité avec laquelle se dispersaient maintenant les groupes de guerriers à l'approche de l'avion. Nos pots fulminants lançant quelques balles dans un court rayon de leurs points de chute étaient devenus un sujet de terreur à tel point qu'en plusieurs régions les souks eux-mêmes furent supprimés par crainte du "Teiara" comme les indigènes avaient coutume d'appeler les aviateurs »²⁸. En dépit de circonstances totalement différentes, comment ne pas être tenté d'opérer un rapprochement avec certains récits de prisonniers irakiens recueillis par l'US Air Force pendant la Guerre du Golfe ?

²⁷ Marc Bloch, *L'étrange défaite*, Paris, 1990, Folio histoire, p. 84-85.

²⁸ *Les origines du bombardement par avion*, texte manuscrit rédigé par Armand Des Prez de La Morlais au cours de son internement à Rennes en novembre 1942, SHAA, fonds Des Prez de La Morlais, Z 35 342.

« L'avion considéré comme le plus effrayant fut le B-52. Les attaques de ces appareils furent décrites par un officier comme "quelque chose d'extraordinaire". L'officier relata que les soldats étaient horrifiés chaque fois qu'ils entendaient les bombardiers lourds débiter leurs bombardements... Le bruit et les vibrations du bombardement pouvaient être entendus et ressentis... de nombreux miles à la ronde. Les effets sonores provoquaient la tension et la peur parmi les soldats parce qu'ils croyaient d'être la prochaine cible »²⁹.

Il convient également d'évoquer les campagnes alliées de bombardement stratégique sur l'Allemagne et le Japon qui ont – outre leur impact sur l'économie ennemie – pour objectif avoué, en particulier dans l'entourage immédiat de Winston Churchill, de désolidariser les populations de leurs gouvernements pour contraindre ces derniers à la capitulation, en portant le désespoir psychologique à son comble. Les raids meurtriers du Bomber Command sur Hambourg en 1943 et Dresde en 1945 et surtout les attaques des B-29 *Superfortress* sur l'ensemble des grandes agglomérations japonaises ont certes produit d'incontestables effets psychologiques mais n'ont jamais contraint les forces de l'Axe à capituler.

Par ailleurs, s'il n'est pas dans notre propos d'entrer dans la polémique sur la question très controversée de l'emploi de la bombe atomique, comme arme de terreur à but éminemment psychologique³⁰, il convient de souligner combien, déjà au cours du Second conflit mondial, les opérations aériennes à caractère de terreur avaient été totalement désapprouvées par les spécialistes de l'organisation alliée de guerre psychologique. Ces derniers avaient tenté de prévenir les responsables aériens sur le fait que de telles actions, loin de démoraliser les populations adverses, risquaient *a contrario* de resserrer l'unité de ces dernières autour de leur gouvernement, danger qui avait été de nouveau stigmatisé lors des opérations sur le Kosovo au printemps 1999.

Enfin il est un dernier aspect à ne pas négliger que l'on pourrait qualifier d'« effet boomerang » de l'arme aérienne sur le plan psychologique. Le premier de tous les responsables militaires à avoir été confronté à cette difficile situation n'est

²⁹ Cité par Edward Luttwak, *La renaissance de la puissance aérienne stratégique*, Paris 1998, Économica, p. 27-28.

³⁰ Voir Marie-Catherine et Paul Villatoux, « La guerre psychologique alliée », *Revue historique des armées*, n°1/1998, p. 127-128.

autre que le général Lyautey. Celui-ci à la suite de la mort des premiers aviateurs français en opération au Maroc, au printemps 1914, avait pris conscience d'une façon étonnement prémonitoire que « *tout aviateur atterrissant en avant de la ligne de nos postes court à une mort certaine. Son cadavre, ses effets, son appareil tombé aux mains des dissidents sont autant de trophées de victoire pour ces derniers... Et sa mort, loin d'avoir servi la cause de la France, peut avoir au contraire de graves répercussions politiques en portant atteinte au prestige de nos armes et en forçant le commandement à une intervention militaire qui n'était pas dans ses intentions* »³¹. Comment ne pas être frappé par une certaine similitude avec l'affaire de la perte du F-117 américain en 1999 au-dessus de la Serbie, événement que les autorités de Belgrade ont su largement exploiter sur le plan médiatique à des fins psychologique tant auprès de leur population que de l'opinion internationale.

Soulignons pour conclure, que la question des effets psychologiques produits par la troisième dimension est devenue depuis la Seconde Guerre mondiale sujet à polémiques. Il apparaît ainsi que deux grandes écoles de pensée se dégagent sur ce thème bien spécifique. La première a été exposée par le stratège américain Edward Luttwak qui, sans nier les effets psychologiques produits par la puissance aérienne, considère que ceux-ci sont généralement très fugaces et ne peuvent à eux seuls emporter la décision³². Le second courant relève davantage de la psychologie sociale et insiste sur une variable demeurée jusqu'à présent peu explorée que le spécialiste américain de ces questions, George Quester, appelle « *expectancy* » (l'attente). Selon cette théorie, les effets psychologiques produits par la puissance aérienne seraient fonction du degré d'adéquation entre les images élaborées consciemment ou non par un groupe ou un individu quant à une attaque aérienne et le fait lui-même. Si la réalité se révèle dans ses conséquences moins intense que prévu, les effets psychologiques sont faibles ou nuls, tandis que, dans le cas contraire, où la réalité

³¹ Rapport du général Lyautey du 8 avril 1914, SHAA, fonds Des Prez de La Morlais, Z 35 340.

³² Edward Luttwak, *op. cit.*, p. 25-28.

dépasse la fiction – tel pourrait être le cas du Japon en août 1945 – les effets psychologiques sont largement atteints³³.

Marie-Catherine VILLATOUX

Professeur certifié, chargée de recherches au Service historique de l'armée de l'Air (S.H.A.A.). Titulaire d'un D.E.A. d'histoire. Auteur de plusieurs articles et communications sur l'histoire de l'armée de l'Air.

Paul VILLATOUX

Doctorant en histoire et auteur depuis 1996 d'une étude sur l'histoire de la guerre psychologique pour le compte de la Délégation générale pour l'Armement (DGA). Il a publié plusieurs dizaines d'articles et de communications sur le même sujet et collabore régulièrement à la revue *Renseignement et opérations spéciales*.

³³ Toutes ces vues sont parfaitement résumées par Major Martin L. Fracker, « Psychological effects of aerial bombardment », *Airpower Journal*, automne 1992, vol. VI, n°3, p. 57-67. Voir également Stephen T. Hosmer, *Psychological Effects of U.S. Air Operations in Four Wars, 1941-1991*, Santa Monica, 1996, Rand, 220 p.