

**Nacelles**

ISSN : 2552-6987

**3 | 2017**

**La Grande Guerre. Regards croisés franco-italiens**

---

## Giulio Douhet et la naissance de l'*Air Power*

*Giulio Douhet and the birth of Air Power*

**Éric Lehmann**

---

🌐 <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/349>

### **Electronic reference**

Éric Lehmann, « Giulio Douhet et la naissance de l'*Air Power* », *Nacelles* [Online], 3 | 2017, Online since 28 novembre 2017, connection on 26 mai 2023. URL : <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/349>

# Giulio Douhet et la naissance de l'Air Power

*Giulio Douhet and the birth of Air Power*

**Éric Lehmann**

## OUTLINE

---

Les considérations initiales de Douhet sur l'emploi opérationnel de l'avion : une position prudente et équilibrée (1910-1915)

Premiers écrits sur l'aviation (1910-1911)

Commandant du « Bataillon des aviateurs » (1912-1914)

Les débuts de la théorie du bombardement stratégique (1915-1916)

Frapper les centres vitaux de l'adversaire

Une solution impraticable dans le contexte productif et technologique de l'époque

Une illusion partagée par certains milieux militaires américains et britanniques

La théorie douhétienne de l'Air Power : une rupture graduelle mais précoce avec la guerre terrestre et maritime

1915 : priorité à la guerre terrestre

1916 : priorité au bombardement stratégique

1917 : l'arme aérienne, arme absolue

Une théorie formulée avant la publication du maître-livre de Douhet

La théorie douhétienne de l'Air Power : une rupture spatio-temporelle

Offensive surprise ou agression brusquée ?

La contraction temporelle du conflit : nécessité de l'offensive fulgurante

La théorie douhétienne de l'Air Power : une pensée axiomatique

Une théorie démentie par l'expérience de la Grande Guerre...

... et par l'histoire ultérieure de la guerre aérienne

Conclusion

## TEXT

---

- 1 Les idées du général italien Giulio Douhet (1869-1930)<sup>1</sup>, considéré comme un des tout premiers partisans de l'indépendance des forces aériennes et comme l'un des précurseurs de la théorie de l'Air Power, ont été amplement commentées et critiqués tant par ses contemporains que par les spécialistes de stratégie aérienne<sup>2</sup>. Cet officier d'état-major cultivé et ingénieux, mais intransigeant et caractériel<sup>3</sup>, est également connu pour avoir compromis sa carrière en rendant publique sa vision originale de la politique aérienne et militaire ita-

lienne, puisqu'il fut successivement évincé du commandement de la première unité aérienne de l'armée italienne en décembre 1914, emprisonné d'octobre 1916 à octobre 1917 pour divulgation de secrets militaires, contraint à la démission de la direction générale du commissariat pour l'aviation militaire en juin 1918 et finalement amené à renoncer aux fonctions qu'il ambitionnait d'exercer dans le premier gouvernement formé par Benito Mussolini en octobre 1922<sup>4</sup>.

- 2 Admis à l'Académie militaire de Turin le 30 septembre 1886, Douhet fréquenta ensuite l'École d'application de l'artillerie et du génie (1889-1890), puis l'École de guerre dont il sortit en 1898. Promu capitaine en 1900, il intégra le corps des officiers d'état-major en 1902<sup>5</sup>. Durant l'année universitaire 1899-1900, il avait suivi le cours d'électrotechnique de l'École *Galileo Ferraris* du Musée royal industriel de Turin, se classant à la première place sur 93 élèves, pour la plupart ingénieurs et officiers d'artillerie, grâce à un mémoire consacré aux moteurs asynchrones<sup>6</sup>. Ce premier texte fut suivi de plusieurs écrits techniques, tous d'un niveau scientifique fort modeste, publiés par Douhet jusqu'en 1908 sur des sujets aussi divers que l'électrotechnique, les applications militaires de l'automobile et les basses températures<sup>7</sup>.

## **Les considérations initiales de Douhet sur l'emploi opérationnel de l'avion : une position prudente et équilibrée (1910-1915)**

### **Premiers écrits sur l'aviation (1910-1911)**

- 3 Sa première incursion dans le domaine aéronautique est plus tardive, il s'agit d'un article intitulé *Le possibilità dell'aereonavigazione* paru dans la *Rivista militare italiana* le 10 mars 1910<sup>8</sup>. Suivirent en rafale une bonne quarantaine d'articles sur le sujet en 1910-1911 pour le périodique politico-militaire romain *La Preparazione* : quatorze papiers publiés en première page de juillet à décembre 1910 sous le titre *I problemi dell'aereonavigazione*, dont les six premiers furent immédiatement réédités en opuscule<sup>9</sup> ; vingt-six articles parus en 1911 (un

traité en seize livraisons intitulé *Nozioni elementari di aeronautica* publié de janvier à mars avant de faire l'objet d'une publication en opuscule<sup>10</sup> et dix textes sortis de juin à septembre)<sup>11</sup>. Une production particulièrement dense, qui s'inscrivait dans le vaste débat relatif au potentiel opérationnel de l'aviation qu'encourageait et qu'accueillait alors le périodique dirigé par le colonel du cadre de réserve Enrico Barone, ancien enseignant d'histoire militaire de l'École d'application de l'artillerie et du génie de Turin, où Douhet l'avait connu alors que lui-même était élève de cette prestigieuse institution.

- 4 Dans son premier écrit aéronautique, Douhet était extrêmement prudent quant au potentiel opérationnel des moyens aériens (fussent-ils dirigeables ou avions), qu'il jugeait aptes à remplir de « petites opérations auxiliaires »<sup>12</sup>, mais certainement pas en mesure de révolutionner le cadre général de la conduite et du déroulement des conflits. En l'espace de quelques mois seulement, ce jugement allait considérablement évoluer, puisque dans la première série de six articles publiés par *La Preparazione*, Douhet allait développer les thèmes qui deviendraient les fondements de sa pensée militaire : supériorité technique et opérationnelle de l'avion sur le dirigeable, possibilité de passer à l'offensive depuis le ciel, importance du combat aérien opposant des avions, nécessité pour l'Italie de constituer une flotte aérienne qui ne fût pas qu'un simple moyen auxiliaire de l'armée et de la marine, mais bien plutôt une force équivalente aux forces terrestres et maritimes, dont l'objectif devait être la conquête de la maîtrise de l'air.
- 5 À l'époque ces brillantes intuitions ne pouvaient pas trouver de confirmation expérimentale à l'occasion des manœuvres aériennes et encore moins être vérifiées en situation réelle de combat, puisque ni l'armée italienne ni les autres armées ne possédaient encore le moindre matériel aérien apte à concrétiser les visions abstraites de Douhet. Il en résulta un vif débat dans les colonnes de *La Preparazione*, au cours duquel d'autres collaborateurs de la revue opposèrent de multiples objections aux théories audacieuses de Douhet.
- 6 Dans l'ensemble, Douhet avait au moins le mérite d'attirer l'attention des milieux militaires sur deux sujets qui à l'époque pouvaient être considérés comme de la pure spéculation intellectuelle, mais qui allaient rapidement faire l'objet de recherches et d'expériences au gré

des progrès fulgurants de la technique aéronautique<sup>13</sup> : l'urgence de penser à l'utilité opérationnelle de l'aéroplane et la nécessité de développer immédiatement l'aviation italienne, pour éviter de se trouver démunis tant dans le domaine doctrinal que du point de vue technique.

## Commandant du « Bataillon des aviateurs » (1912-1914)

- 7 Après diverses affectations et sa promotion au grade de commandant en mars 1910, le 1<sup>er</sup> juillet 1912 Douhet, fut affecté au *Battaglione aviatori* (« Bataillon des aviateurs ») nouvellement constitué à Turin, en qualité de chef du service technique, responsable du service administratif et adjoint du commandant<sup>14</sup> (le lieutenant-colonel d'artillerie Vittorio Cordero di Montezemolo, ancien chef de la section aviation du *Battaglione specialisti del genio* - « Bataillon des spécialistes du génie » - créé à Rome deux années auparavant). Toutefois, dès le mois de septembre, Douhet assura le commandement intérimaire du corps, avant d'en prendre effectivement la tête en février 1913, puis d'être nommé commandant titulaire en avril 1914, quelques jours après sa promotion au grade de lieutenant-colonel.
- 8 Le Bataillon des aviateurs, qui devait administrer le personnel aéronautique et le parc aérien de l'armée<sup>15</sup>, suivre le développement technique des appareils et étudier leur emploi opérationnel, flanquait le Bataillon des spécialistes du génie, qui conservait la gestion des dirigeables et des ballons captifs de l'armée. Les deux corps dépendaient de l'Inspection des services aéronautiques placée sous le commandement du colonel Maurizio Mario Moris près la Direction de l'artillerie et du génie du ministère de la Guerre<sup>16</sup>.
- 9 En sa qualité de commandant du Bataillon des aviateurs, Douhet écrivit deux rapports pour définir les premiers éléments de la doctrine d'emploi des avions : la *Relazione sull'organizzazione dell'aviazione militare in Italia* datée de décembre 1912 et les *Norme per lo impiego di aereoplani in guerra - istruzioni provvisorie*, rédigées pour le compte du bureau d'inspection des services aéronautiques au printemps de 1913<sup>17</sup>. Dans ces deux textes, Douhet assignait à l'aéroplane des missions de reconnaissance des forces adverses, de liaison avec les troupes amies et de régulation et de contrôle du tir d'artillerie, ne

pressentant que pour un avenir qu'il croyait encore lointain, les combats opposant des avions et les attaques aériennes portées par des appareils chargés de bombes.

- 10 Au début de 1913, Douhet promut aussi la création d'un *Notiziario del Battaglione aviatori* qui devait être distribué aux officiers généraux et aux personnels du Bataillon lui-même. Le but de cette publication bimestrielle était de diffuser les nouvelles relatives à l'aviation militaire en Italie et à l'étranger et de faciliter la connaissance des évolutions techniques dans le domaine aéronautique. La lecture des deux seuls numéros, le premier et le cinquième, qui ont été conservés, confirme la ligne équilibrée et prudente exprimée par Douhet dans les deux rapports officiels qu'il rédigea à la même époque au sujet de la doctrine d'emploi des avions militaires<sup>18</sup>.
- 11 Les lourds devoirs que remplissait Douhet à la tête du Bataillon des aviateurs ne l'empêchèrent pas de suivre attentivement l'évolution du conflit majeur qui éclata en Europe à l'été de 1914. Le colonel entreprit en effet de collaborer régulièrement avec le quotidien turinois *La Gazzetta del Popolo* qui l'avait invité à commenter le déroulement de la guerre, une tâche comparable à celle qu'il avait déjà réalisée pour le journal génois *Il Caffaro* à l'époque de la guerre russo-japonaise en 1904-1905. Parmi les 156 gros articles publiés du 7 août 1914 au 26 mars 1915 sous le pseudonyme « Spectator<sup>19</sup> », onze sont consacrés au rôle opérationnel de l'aéronautique et peuvent être rangés dans deux catégories.
- 12 La première catégorie, constituée de trois articles parus en janvier-février 1915, rallumait les feux de la vieille diatribe contre les dirigeables déjà présente dans les textes écrits par Douhet en 1910-1911<sup>20</sup>. En réalité, en contestant vivement l'utilité militaire des dirigeables Zeppelin allemands, Douhet donnait cours à sa rancœur personnelle à l'égard des partisans de l'aérostat, *Moris in primis*, ses adversaires au sein de l'aéronautique italienne, à l'animosité desquels il pouvait à bon droit attribuer son départ brusqué du Bataillon des aviateurs en décembre 1914.
- 13 Les huit autres articles mettaient l'accent sur le rôle de l'aéroplane comme arme nouvelle, dont l'emploi se bornait certes encore à la reconnaissance tactique et à la régulation du tir d'artillerie, mais dont le grand potentiel devait se concrétiser dans un avenir point trop loin-

tain avec le bombardement et les combats aériens, car Douhet était persuadé que la nécessité d'acquérir la maîtrise de l'air allait s'imposer au gré des progrès techniques et que l'offensive depuis les airs ne pourrait être combattue autrement que par une force aérienne supérieure à celle de l'attaquant.

- 14 Au total, ces onze articles ne présentaient aucune nouveauté par rapport à ceux publiés par la revue *La Preparazione* dans l'avant-guerre, il s'agissait tout au plus d'une confrontation prudente des idées de Douhet avec les premières expériences concrètes d'emploi opérationnel de l'aéroplane, dans lesquels le colonel ne voyait encore qu'une confirmation partielle de ses thèses relatives à l'efficacité de l'arme aérienne et à l'importance de la maîtrise de l'air. Emblématiques, à cet égard, étaient les considérations exposées à la mi-février 1915 au sujet du bombardement effectué par une escadre de 34 appareils britanniques sur les bases de sous-marins allemandes en Belgique<sup>21</sup> : Douhet pronostiquait justement qu'un jour ou l'autre des opérations similaires seraient menées avec un nombre accru d'appareils de plus en plus puissants capables de transporter de plus grosses charges d'explosif et par conséquent d'infliger des dommages plus importants à l'adversaire.

## **Les débuts de la théorie du bombardement stratégique (1915-1916)**

### **Frapper les centres vitaux de l'adversaire**

- 15 Douhet n'allait cependant pas tarder à esquisser sa théorie du bombardement stratégique dans un mémorandum intitulé *Su di una organizzazione aerea atta alla grande offensiva*, portant la date du 3 juillet 1915, adressé aux généraux Luigi Cadorna, chef d'état-major de l'armée italienne, et Alfredo Dallolio, sous-secrétaire d'État pour les Armes et les Munitions dans le cabinet présidé par Antonio Salandra<sup>22</sup>. Douhet y proposait la construction de 500 avions multimoteurs capables d'emporter une demi-tonne d'explosif dans un rayon d'action allant de 300 à 500 kilomètres, dans le double but de démanteler le dispositif défensif et les arrières de l'ennemi et d'oppo-

ser aux incursions de ses appareils une sorte de barrage aérien assurant la protection des principales villes de la plaine padane<sup>23</sup>. Parmi les avions de fabrication italienne, à l'époque seuls les bombardiers Caproni 300 (dont Douhet avait ardemment soutenu le projet lorsqu'il commandait le Bataillon des aviateurs) pouvaient être en mesure de remplir des missions aussi difficiles et disparates.

16 Douhet suggérait de lancer des raids massifs « sur les lieux les plus vitaux, les plus sensibles et les moins bien protégés de l'ennemi (nœuds ferroviaires, arsenaux, ports, dépôts, usines, centres industriels, centres militaires, banques, ministères, etc...) »<sup>24</sup>. On ne peut s'empêcher de noter que cette liste d'objectifs potentiels n'est pas sans présenter une certaine similitude, qui pourrait ne pas tenir du simple hasard, avec les lignes directrices de *l'Instruction sur l'organisation et l'emploi des groupes de bombardement* publiée le 1<sup>er</sup> février 1915 par le Grand Quartier général (GQG) français, qui stipulait que les avions de bombardement fussent engagés en unités compactes, escadrilles ou même groupes entiers, contre des cibles telles que voies ferrées, ponts, terrains d'aviation, casernes, postes de commandement, dépôts de munitions et manufactures<sup>25</sup>.

17 En ce même mois de juillet 1915, mais dans l'intimité du journal qu'il avait entrepris d'écrire dès les premiers jours de l'intervention italienne dans le conflit européen, Douhet allait encore plus loin : il rêvait de la constitution d'une flotte aérienne interalliée de quelques milliers d'appareils et il se disait persuadé l'on aurait pu résoudre l'épineuse question des Dardanelles en contraignant le gouvernement ottoman à ouvrir les Détroits par une puissante et brusque offensive aérienne, au lieu de tenter de forcer le passage avec une opération navale d'abord et puis avec une sanglante opération de débarquement, qui s'étaient toutes deux soldées par un échec retentissant<sup>26</sup> :

Bien certainement si deux ou trois cents avions alliés, durant de nombreux jours de suite, se portaient sur Constantinople et y faisaient tomber 100-150 tonnes d'explosifs, de Constantinople partirait l'ordre d'ouvrir les Dardanelles. Faire la guerre aujourd'hui, en 1915, comme la faisaient Xerxès ou Léonidas – même en ayant augmenté la portée des armes de jet – est absurde. Et la guerre comme moi je l'entends serait moins terrible, bien que plus impressionnante, plus rapide et plus concluante<sup>27</sup>.



## Une solution impraticable dans le contexte productif et technologique de l'époque

- 18 Une telle solution était-elle réellement praticable dans le contexte historique où Douhet l'imaginait ? Il serait vain de formuler un quelconque avis sur l'aptitude des appareils de l'époque à remplir les missions que le colonel italien souhaitait leur assigner, car il est presque impossible de se faire une idée réaliste des qualités techniques des avions qui volaient il y a un siècle. Constatons toutefois qu'un document de 1917 émanant du Bureau des services aéronautiques du *Comando supremo* (Grand quartier général italien) créditait le trimoteur Caproni 300 d'une capacité de charge de 400 kg de bombes et d'une autonomie opérationnelle de sept heures à la vitesse moyenne de 100 km<sup>28</sup>, des données qui ne diffèrent pas fondamentalement de celles fournies par Douhet dans son mémorandum du mois de juillet 1916<sup>29</sup>.
- 19 Il n'est en revanche pas déraisonnable de se demander s'il était possible de fabriquer en temps utile la grande quantité d'avions nécessaires à l'application des théories de Douhet. Sur ce point nous disposons de données plus fiables, qui montrent que la production évoluait en réalité à un rythme totalement incompatible avec le programme grandiose imaginé par le colonel : dans un rapport adressé au ministre de la Guerre le 10 février 1917, le sous-chef d'état-major Carlo Porro déplorait que le programme de production élaboré par la Direction générale de l'aéronautique pour le printemps de 1917 fût « complètement raté » et il demandait par conséquent que l'on attribuât aux constructions aériennes une priorité absolue sur tout autre type de fabrications militaires<sup>30</sup>.
- 20 Comme le soulignait parfaitement le colonel Angelo Gatti, historien du Grand quartier général italien, le défaut principal de Douhet était qu'il raisonnait dans l'abstrait et en circuit fermé, sans jamais se préoccuper des données pratiques, ce qui le conduisait à ignorer les divers obstacles qui rendaient objectivement inapplicables ses propositions axiomatiques :

Le point faible de Douhet [...] est ne jamais considérer le concret. Douhet, par exemple, en ce concerne l'aviation, avait bien dit que si

l'on réussissait à construire 50 000 avions, nous aurions eu raison des adversaires. Mais la question est justement de construire 50 000 avions<sup>31</sup>.

- 21 Comment donner tort à Gatti ? Si en juillet 1915 Douhet avait d'abord proposé la création d'une puissante flotte aérienne interalliée constituée de « quatre ou cinq mille » avions<sup>32</sup>, en juin 1917 (dans deux mémorandums écrits dans la forteresse où il purgeait une année de réclusion pour avoir violemment critiqué la conduite des opérations de la part du général Cadorna), il allait suggérer la fabrication d'une masse encore supérieure de dix mille appareils<sup>33</sup>, avant d'en venir, dans un bref roman de politique fiction achevé en mai 1918 (mais publié après le conflit en 1919<sup>34</sup>), à imaginer de façon totalement irréaliste de produire aux États-Unis cinquante mille avions grâce auxquels il croyait possible de paralyser et d'anéantir la machine de guerre allemande.
- 22 Douhet n'était cependant pas seul à se faire des illusions sur le potentiel productif des constructions aériennes de l'Entente et de son allié américain. Le 23 mai 1917, le président du conseil français Alexandre Ribot chargea par exemple son ambassadeur à Washington Jean-Jules Jusserand de commander aux États-Unis 4 500 avions pour l'année 1918, plus 2 000 de réserve mensuelle, soit un total de 12 500 appareils pour le seul premier semestre du programme ainsi envisagé<sup>35</sup>. En Italie même, le programme Chiesa (ainsi nommé parce qu'il avait été fortement voulu par le commissaire général pour l'aéronautique Giulio Chiesa) adopté par la commission centrale technico-administrative de l'aéronautique dans ses séances inaugurales des 9 et 10 novembre 1917, prévoyait la fabrication de 3 500 bombardiers Caproni 600, qui de l'avis de Caproni lui-même dépassait largement les capacités productives de sa société et des autres firmes auxquelles les avions avaient été commandés<sup>36</sup>.
- 23 Le même Caproni n'hésitait pourtant pas à promouvoir à l'étranger l'emploi massif de ses bombardiers, comme en témoignent deux mémorandums dactylographiés de 10 et de 31 pages portant sa signature autographe, datables du second semestre 1917 (*Promemoria sulla guerra aerea per l'aviazione americana*, transmis au *United States Air Service* vraisemblablement à l'été ou à l'automne de cette même année ; *Quelques notes sur l'aviation de bombardement*, adressé au

président de la République française Raymond Poincaré le 12 février 1918<sup>37</sup>), ainsi qu'un opuscule de 68 pages intitulé *Uccidiamo la guerra. Miriamo al cuore del nemico*<sup>38</sup>, publié par le journaliste Nino Salvaneschi, ami personnel de Caproni. L'analyse stylistique de ces textes ne permet pas d'en attribuer avec certitude la paternité à Douhet, mais il ne fait aucun doute que leur contenu dérive de ses théories. Le *Pro-memoria sulla guerra aerea per l'aviazione americana* développe trois idées typiques de la pensée douhétienne : la révolution militaire provoquée par l'aéroplane avec l'irruption sur l'échiquier de la guerre d'une troisième dimension qui brise la fatalité du verrouillage linéaire du front terrestre et permet de frapper les centres vitaux adverses ; l'idée que l'avion constitue une sorte de canon d'une portée immensément supérieure à celle de n'importe quelle pièce d'artillerie, avec en prime l'avantage de se mouvoir presque à sa guise en se jouant des obstacles ; l'impact formidable des raids aériens sur le moral des populations.

## **Une illusion partagée par certains milieux militaires américains et britanniques**

- 24 Notons qu'à la même époque, certains officiers américains envisageaient également de recourir au bombardement stratégique contre l'Allemagne. Envoyé en Europe au mois de mars 1917 pour enquêter sur l'organisation aéronautique française, le lieutenant-colonel William Mitchell (qui dans l'après-guerre allait devenir un des plus célèbres partisans de l'Air Power<sup>39</sup>), écrivait dans un rapport du 13 juin 1917 adressé au général John J. Pershing, chef des *American expeditionary forces* (AEF) : « Correctement mené [le bombardement stratégique] déterminera plus que tout autre arme le résultat final de la guerre<sup>40</sup>. » Deux jours plus tard, le commandant Raynal C. Bolling, chef de la mission aéronautique militaire américaine (le *Joint Army and Navy aircraft committee*) dépêchée en Europe en juin-août de la même année<sup>41</sup>, recommandait que pas moins de 75 % des appareils destinés aux AEF fussent des bombardiers et préconisait de les engager dans des raids massifs :

Si le bombardement de nuit était conduit à suffisamment grande échelle et sur une durée suffisante, on peut raisonnablement penser qu'il pourrait décider entièrement de l'issue des opérations. Jusqu'à présent, le problème semble dépendre du fait que tout le bombardement a été effectué de façon intermittente et sporadique à cause du peu d'intérêt pour la question et du faible nombre d'avions adaptés à cette mission. [...] Il y a toutes les raisons de croire que [le bombardement aérien] pourrait assumer un rôle vital si l'on pouvait produire et employer de manière continue et systématique un nombre vraiment important d'aéroplanes en mesure de porter de grandes quantités de bombes de gros calibre<sup>42</sup>.

- 25 Le commandant Edgar S. Gorrell, directeur du service technique de l'Army Air Service auprès des AEF, était lui aussi favorable au bombardement à grande échelle. Partant de considérations en tout point similaires à celles de Douhet au sujet du blocage stratégique terrestre et sur la base d'informations relatives à la préparation par l'Allemagne d'une vaste campagne de bombardement pour le printemps et l'été de 1918, le 28 novembre 1917 il soumit au général Benjamin D. Foulois, nommé la veille à la tête de l'Army Air Service, un programme qui proposait la création d'une force massive de bombardiers pour frapper les usines de l'adversaire :

Il est par conséquent de la plus haute importance que nous adoptions le plus tôt possible un plan de bombardement qui soit immédiatement lancé et qui s'applique avec la plus grande vigueur dès que possible, de façon que nous puissions non seulement détruire les centres industriels allemands mais encore les détruire plus profondément qu'ils ne feront à l'encontre des nôtres l'année prochaine<sup>43</sup>.

- 26 Comparant les armées en présence à des perceuses géantes et les nations belligérantes aux manches de ces perceuses, Gorrell affirmait que pour abattre l'Allemagne il fallait en briser le manche en bombardant sans relâche les centres de production et les lignes de communication dont dépendait son armée pour se ravitailler<sup>44</sup>. Il désignait comme objectifs prioritaires quatre zones stratégiques constituées des villes de Düsseldorf, Cologne, Mannheim et de leurs environs ainsi que la vallée de la Saar<sup>45</sup>. Notons que dans la période où il préparait ce plan, Gorrell avait été en contact avec Gianni Caproni, auquel il avait justement demandé et duquel il avait obtenu des infor-

mations sur des cibles industrielles potentielles en territoire allemand<sup>46</sup>. Notons également que tout comme Caproni et Douhet, Gorrell n'avait pas le moindre doute sur le fait qu'« après un tel bombardement, les usines seraient détruites et [que] le moral des ouvriers serait brisé<sup>47</sup> ».

- 27 Nous savons en outre qu'à la même époque, impressionné par les incursions des dirigeables Zeppelin, le premier ministre britannique David Lloyd George chargea le général sud-africain Jan Smuts, membre de l'*Imperial War Cabinet*, d'étudier la riposte la plus adéquate. Celui-ci rédigea deux rapports : dans le premier il traçait les grandes lignes d'un système de défense antiaérienne complexe pour protéger Londres, mais dans le second, daté du 17 juin 1917, il recommandait de fusionner les deux forces aériennes britanniques (le *Royal Naval Air Service* –RNS– et le *Royal Flying Corps* –RFC–) dans une force indépendante de la marine et de l'armée, effectivement instituée le 1<sup>er</sup> avril 1918 sous le nom de *Royal Air Force* (RAF) et il prévoyait que le bombardement stratégique pourrait bientôt devenir la caractéristique prédominante du conflit :

Le jour pourrait ne pas être si loin où les actions aériennes avec leurs dévastations sur le territoire adverse et la destruction des centres industriels et urbains à vaste échelle pourraient devenir les principaux actes de guerre, au point de faire apparaître secondaires et subordonnées les vieilles formes d'action terrestres et maritimes<sup>48</sup>.

- 28 Peu de temps après, Douhet allait adopter une position beaucoup plus radicale : dans une longue note rédigée le 20 novembre 1917<sup>49</sup> (soit un mois après avoir quitté la prison où il avait purgé son année de détention), comparant l'avion à un canon à la portée illimitée capable de lancer un projectile à la « trajectoire intelligente parce que déterminée par l'aviateur », il prétendait qu'aucun recoin du territoire adverse ne serait désormais à l'abri des coups portés du ciel indépendamment de l'évolution des opérations terrestres et maritimes. Il concluait que dans les guerres du futur la première partie du conflit aurait inmanquablement pour but de conquérir la maîtrise de l'air, réduisant du même coup à l'impuissance et rendant obsolètes les armées et les marines militaires :

L'armée et la flotte ont été jusqu'à présent des moyens par lesquels on parvenait à protéger aussi son propre territoire des coups portés par l'ennemi. Ces moyens sont parfaitement inutiles face à la grande offensive aérienne, quand le camp qui l'exerce a acquis la maîtrise de l'air. [...]

Une puissance aérienne suffisante, après avoir acquis la maîtrise de l'air, peut rapidement jeter toute une nation dans le désespoir, la paralyser en lui coupant toute communication, détruire sa flotte de guerre et marchande réfugiée dans les ports, imposer la paix par la menace de la destruction complète en voie d'exécution.

*Tout cela indépendamment de ce qui peut advenir sur terre et sur mer. [...] Il y aura peu d'intérêt à gagner une bataille sur terre ou sur mer quand l'ennemi nous détruit la capitale ou nous isole des bases d'opération. Par conséquent les guerres du futur seront décidées par l'arme aérienne, par conséquent l'arme aérienne deviendra de plus en plus importante tandis que l'armée de terre et la marine perdront leur importance, jusqu'à presque disparaître<sup>50</sup>.*

- 29 Le général britannique Hugh Trenchard<sup>51</sup>, qui commandait alors les unités du RFC déployées en France, ne partageait certainement pas ces opinions extrêmes, et pourtant il parvint à la même époque à souhaiter lui aussi une stratégie fondée sur le « Long Distance Bombing »<sup>52</sup>, c'est-à-dire une offensive contre les installations industrielles allemandes dans le double but d'affaiblir la production et de miner le moral des populations.

## **La théorie douhétienne de l'Air Power : une rupture graduelle mais précoce avec la guerre terrestre et maritime**

### **1915 : priorité à la guerre terrestre**

- 30 Tout bien considéré, la proposition avancée par Douhet en juillet 1915 relevait d'une vision de la guerre encore traditionnelle. Comme ses

contemporains, le colonel ne comprit pas immédiatement le terrible paradoxe de la bataille de matériel sur des fronts étirés sur plusieurs centaines de kilomètres, où s'affrontaient des millions de combattants dans une épuisante guerre de position comparable à un gigantesque siège réciproque fondé sur de robustes ouvrages de tranchée protégés par du fil de fer barbelé, des mines, de l'artillerie et des mitrailleuses. Durant les premiers mois de la guerre, Douhet croyait encore possible de rompre le blocage stratégique par une offensive terrestre menée par une masse d'hommes suffisamment nombreuse et bien armée. Il pensait par conséquent qu'il convenait de maintenir partout une attitude défensive tant qu'on n'aurait pas accumulé tous les moyens indispensables au déclenchement de l'offensive décisive. C'est la raison pour laquelle il préconisait alors d'assigner prioritairement à l'aviation la mission de protection des villes de l'Italie septentrionale, estimant que le bombardement aérien ne devait constituer qu'un objectif secondaire, complémentaire du premier.

## **1916 : priorité au bombardement stratégique**

- 31 Mais au bout de quelques mois, Douhet donna la priorité stratégique et opérationnelle au bombardement du réseau de transport et du tissu industriel austro-hongrois. Il estimait que l'on ne pourrait surmonter l'impasse de la guerre d'usure qu'en engageant une masse de bombardiers porteurs de grandes quantités d'explosif, idée soutenue dans les deux mémorandums écrits en janvier et février 1916 pour convaincre les chefs militaires et les dirigeants politiques de la nécessité de mener une guerre aérienne de grande envergure, que désormais il ne cessa de considérer comme le seul moyen de rompre l'équilibre stratégique et de provoquer l'effondrement de l'adversaire<sup>53</sup>.

## **1917 : l'arme aérienne, arme absolue**

- 32 Douhet en vint enfin à penser que l'aviation n'était pas une arme comme les autres, mais bien la seule arme capable d'emporter la décision non seulement dans le conflit en cours mais dans toutes les guerres de l'avenir, parce qu'étant comparable à une artillerie dont la portée était presque illimitée, elle pourrait semer la destruction au

cœur du dispositif adverse, désorganiser ses centres décisionnels et productifs et terroriser sa population au point de la pousser à exiger de ses propres dirigeants la capitulation inconditionnelle. Ce troisième stade de la maturation de la pensée stratégique douhétienne est postérieur à l'arrestation du colonel le 16 septembre 1916. On en trouve la première trace dans une note isolée du 20 novembre 1917 qui, comme d'autres notes apparemment éparses écrites à la même époque, s'inscrit en réalité dans le droit fil de la réflexion sur la guerre engagée avec les 156 articles publiés par le quotidien turinois *La Gazzetta del popolo* avant que l'Italie n'intervienne dans le conflit européen, puis poursuivie et approfondie dans l'intimité du journal de guerre de Douhet. Dans cette note, le colonel affirmait que la guerre aérienne se développerait « de manière complètement indépendante du cours de la guerre terrestre et maritime » et que les forces terrestres et maritimes seraient bien vite devenues « parfaitement inutiles face à la grande offensive aérienne, quand le parti qui la conduit a acquis la maîtrise de l'air ». Il émettait même l'hypothèse selon laquelle, avec la naissance de l'Air Power, l'armée et la marine verraient décliner leur rôle respectif « jusqu'à ce qu'elles disparaissent presque<sup>54</sup> ».

## Une théorie formulée avant la publication du maître-livre de Douhet

33 Telles étaient les idées que Douhet allait systématiquement reprendre et inlassablement défendre dans l'après-guerre, d'abord dans les colonnes du périodique *Il Dovere* (qu'il avait fondé, qu'il dirigeait et dont il rédigeait à peu près seul les quatre pages hebdomadaires, qui parut d'avril 1919 à décembre 1921<sup>55</sup>) puis dans les deux éditions de *Il dominio dell'aria*<sup>56</sup> (où il reprenait, parfois à la lettre, les textes précédemment écrits pour *Il Dovere*<sup>57</sup>) et enfin dans les multiples articles rédigés dans la seconde moitié des années vingt, en particulier dans ceux publiés par la *Rivista aeronautica*, organe officiel de la *Regia aeronautica* (l'armée de l'air italienne créée le 28 mars 1923) entre décembre 1927 et novembre 1929.

34 Par conséquent, contrairement à ce qu'affirme même la meilleure littérature classique sur le sujet<sup>58</sup>, la théorie de Douhet n'est pas née avec la publication en 1921 de son livre le plus célèbre et elle n'a fon-



damentalement été modifiée ni par la parution de l'édition augmentée de 1927, ni par sa production ultérieure : elle est déjà intégralement pensée et formulée pendant la Grande Guerre.

## **La théorie douhétienne de l'Air Power : une rupture spatio-temporelle**

### **Offensive surprise ou agression brusquée ?**

35 Sur un aspect, cependant, Douhet allait opérer une révision du système axiomatique sur lequel reposait la théorie de la guerre qu'il avait élaborée dans les années 1915-1917. Obsédé par la crainte que les Empires centraux ne se lancent les premiers dans la construction d'une flotte aérienne qui leur permît de remporter la victoire, il avait initialement pensé que l'offensive aérienne massive dont il rêvait devrait absolument prendre l'ennemi par surprise pour être vraiment en mesure de rompre l'équilibre stratégique. C'est l'idée qu'il reprit dans son livre *Il dominio dell'aria*, affirmant que pour « infliger à l'adversaire un maximum de dommages le plus rapidement possible », il fallait « commencer la guerre aérienne par surprise »<sup>59</sup>, à une époque où il redoutait que le démantèlement de la puissance militaire allemande suite à la Grande guerre, ne pousse l'Allemagne, en dépit des limitations que lui imposait le traité de Versailles, à rechercher dans le développement clandestin de l'arme aérienne le moyen idéal d'une future revanche<sup>60</sup>.

36 Et pourtant, en septembre 1928, prenant en considération l'éventualité que deux belligérants dotés chacun d'une puissante armée de l'air se disputent la suprématie dans le ciel et s'infligent mutuellement des pertes équivalentes, non seulement Douhet se rangea à une position théorique plus logique et plus équilibrée (la guerre se fait toujours à deux, il est indispensable d'évaluer attentivement le potentiel des forces adverses et les dommages qu'il pourrait vous infliger), mais il alla même jusqu'à nier avoir jamais proposé une quelconque autre définition de l'offensive stratégique aérienne :

Moi je n'admets pas l'action *par surprise*. Jamais, dans aucun de mes écrits, je n'ai pris en considération une telle action parce que je suis le premier à dire que *pour surprendre* il faut trouver quelqu'un qui se *laisse surprendre* et il ne faut jamais calculer que l'adversaire se prête à notre jeu.

Je n'admets que l'action  *Brusquée* <sup>61</sup>.

## La contraction temporelle du conflit : nécessité de l'offensive fulgurante

- 37 En réalité, qu'il envisageât une attaque surprise ou qu'il recommandât l'attaque brusquée, dans les deux scénarios Douhet était surtout sensible au facteur temporel. Dans l'univers mécanisé caractérisé par la vitesse, par la concentration des troupes et des moyens logistiques et par l'augmentation de la puissance de feu, l'objectif principal de la guerre était de ne pas se trouver démuni au point de céder à la première offensive lancée par l'ennemi. Pour survivre d'abord et vaincre ensuite, il fallait donc écraser l'adversaire dans les plus brefs délais, afin de limiter les destructions sur son propre territoire et les pertes humaines parmi sa propre population. La vision douhétienne de la guerre conçue comme une course contre le temps opposant deux adversaires ou deux alliances, trouvait ici sa confirmation. Contrairement à ce qu'il était advenu à l'époque de la Grande Guerre, au cours de laquelle des pays qui avaient subi des revers ou même de lourdes défaites (telles la France et l'Italie) étaient progressivement parvenus à redresser, puis à renverser la situation en leur faveur et finalement à vaincre, dans les conflits du futur, l'Air Power réduirait au minimum le temps stratégique et garantirait une victoire-éclair au belligérant qui parviendrait le premier à frapper avec assez de rapidité et de violence l'adversaire au point de lui ôter la moindre chance de remédier à une défaite inexorable.
- 38 Bien entendu, dans un tel scénario, il n'y avait pas de place, même marginale, pour les événements aléatoires, les incertitudes et les frictions typiques de la vision stratégique du général prussien Carl Von Clausewitz <sup>62</sup> : selon Douhet, avec la mutation génétique imposée à la guerre par l'avènement de l'Air Power, le temps de la guerre serait ra-

dicalement changé par rapport au cours plus lent des conflits du passé. Pourtant, en dépit de sa nouveauté radicale, ce scénario offensif n'était toutefois pas dépourvu d'une certaine affinité avec le système d'un grand classique de la pensée stratégique, le français Jacques-Antoine de Guibert qui, dans les années 1770, avait indiqué l'attaque brusquée comme le meilleur moyen d'entamer un conflit et conseillé de faire ce qu'il appelait la « grande guerre »<sup>63</sup>, avec audace et hardiesse, en installant dès le début des hostilités le théâtre des opérations sur le territoire de l'ennemi pour y porter le coup décisif.

## **La théorie douhétienne de l'Air Power : une pensée axiomatique**

### **Une théorie démentie par l'expérience de la Grande Guerre...**

39 Fruit d'une croyance absolue en la capacité de l'arme aérienne à résoudre seule les conflits, l'hypothèse douhétienne n'a en réalité jamais été confirmée par la moindre preuve expérimentale à grande échelle. Déjà à l'époque de Douhet, l'expérience de la Grande Guerre avait montré qu'aussi bien les incursions en territoire allemand d'avions monomoteurs français Voisin L et de bimoteurs français Caudron G4 et britanniques Handley-Page O/400, que les raids allemands sur Londres effectués par les dirigeables Zeppelin et les grands bombardiers Gotha IV, Gotha V et Zeppelin Staaken RV, n'avaient eu aucun effet vraiment important, ni au point de vue des destructions et des pertes humaines, ni même sur le moral de la population et qu'au bout du compte ils ne s'étaient en aucune mesure révélés déterminants pour l'issue du conflit<sup>64</sup>. Il convient cependant de préciser, en faveur des thèses défendues par Douhet, que ni la dimension ni l'intensité de ces opérations ne furent jamais comparables aux offensives massives et prolongées qu'il avait imaginées.

## ... et par l'histoire ultérieure de la guerre aérienne

- 40 En réalité, un conflit tel que l'imaginait Douhet ne s'est jamais produit. Si l'on examine à titre d'exemples deux campagnes aériennes d'usure menées au début de la Seconde Guerre mondiale, on constate qu'en 1940, l'effondrement français fut causé en partie seulement par l'action de la *Luftwaffe* : elle obtint la maîtrise du ciel de France au prix de lourdes pertes (un millier d'avions) mais ce sacrifice n'aurait pas permis de faire plier l'adversaire si la *Wehrmacht* n'avait nettement prévalu sur le théâtre d'opération terrestre<sup>65</sup>. La Bataille d'Angleterre ne se déroula pas non plus dans un cadre similaire à celui tracé par Douhet. Bien au contraire, la faute stratégique commise par les Allemands en septembre 1940 lorsqu'ils choisirent de donner la priorité au bombardement des villes anglaises, en se détournant de leur offensive initiale contre les terrains d'aviation de la RAF alors même que les capacités du *Fighter Command* étaient au bord de la rupture<sup>66</sup>, offrit à ce dernier le répit dont il avait besoin pour surmonter la très grave crise qu'il traversait et permit ainsi aux Britanniques d'échapper à une défaite potentiellement irrémédiable.
- 41 Il faut attendre les campagnes aériennes contre l'Allemagne, l'Italie et le Japon durant la Seconde Guerre mondiale pour que soit expérimenté l'*area bombing* mis au point par les Britanniques et le bombardement fondé sur la définition conventionnelle d'une *target area* de 1 000 pieds (620 mètres environ) de diamètre autour de la cible, et pratiqué par les Américains. Deux méthodes qui requièrent des flottes aériennes imposantes : presque 800 appareils de la RAF lors du premier raid sur Hambourg à la fin du mois de juillet 1943, encore 800 avions de la *United States Army Air Forces* (USAAF) sur Nuremberg et environ 1700 autres sur Berlin en mars 1944<sup>67</sup>. Ces raids pourtant massifs n'ont pas non plus confirmé la vision douhétienne. Si leur impact démoralisant fut profond (ils usèrent les nerfs des civils allemands et japonais et contraignirent des centaines de milliers d'entre eux à abandonner leurs villes en ruines, induisant un absentéisme massif de la main-d'œuvre qui eut des répercussions sur le rendement), ils eurent toutefois des effets limités sur l'évolution de la production industrielle des pays visés. Par exemple, malgré les centaines

de milliers de tonnes de bombes déversées sur l'Allemagne (avec un pic de 3600 tonnes en février 1944), l'industrie aéronautique du Reich parvint à accroître sa production, qui passa de 15 600 avions en 1942 à 39 800 en 1944, en dispersant et en camouflant ses usines et en déplaçant son outillage et ses chaînes de montage au fur et à mesure que ses hangars étaient détruits. L'efficacité du bombardement stratégique fut également conditionnée, outre que par les pertes infligées par la défense aérienne et antiaérienne allemande, par les obstacles rencontrés au cours du *targeting* opérationnel (c'est-à-dire dans la collecte d'informations suffisamment précises et fiables sur les objectifs potentiels), dans l'évaluation des résultats immédiats des raids et dans la prévision de leurs effets à moyen et à long terme. Pour ces raisons, l'USAAF modifia plusieurs fois ses plans stratégiques durant la campagne, indiquant comme objectifs prioritaires d'abord la production de roulements à billes (août - octobre 1943), puis les usines sidérurgiques (1943), les constructions aéronautiques (été 1943 - été 1944), la production de carburant synthétique (mai 1944 - mai 1945) et enfin le réseau ferroviaire et les voies navigables (septembre 1944 - mai 1945)<sup>68</sup>. En définitive, les bombardements aériens furent seulement un des facteurs déterminants pour la victoire des Alliés, mais ils ne furent pas le seul élément décisif et ne permirent pas une solution rapide du conflit telle que l'avait imaginée Douhet un quart de siècle auparavant.

- 42 Plus récemment, la composante aérienne de l'opération *Desert Storm* durant la Guerre du Golfe (janvier-février 1991) ne peut pas non plus être considérée (quoi qu'on en pense<sup>69</sup>) comme une illustration parfaite de la théorie douhétienne. La coalition emmenée par les États-Unis remporta certes la victoire principalement grâce à une intense campagne aérienne étalée sur quarante jours dans le but de neutraliser les forces et la structure de commandement politico-militaire de l'Irak et de paralyser les communications, les transports et le potentiel industriel de ce pays, mais cette offensive fut conduite dans un contexte de très fort déséquilibre quantitatif et surtout qualitatif entre les forces aériennes qui s'affrontaient<sup>70</sup>. L'opération *Allied Force* menée par l'Alliance atlantique dans le ciel de la Serbie en 1999, que certains considèrent comme un cas exemplaire de victoire écrasante obtenue en vertu de l'*Air Power*<sup>71</sup>, est encore moins conforme aux préceptes énoncés par Douhet : non seulement le rapport de force

entre les moyens aériens déployés par chacun des deux camps fut encore plus déséquilibré que pendant la Guerre du Golfe, mais les avis des spécialistes divergent considérablement sur le bilan de cette campagne aérienne qui dura pas moins de quatre-vingt jours, tant au sujet de l'évaluation des dommages effectivement infligés au potentiel militaire serbe que pour ce qui concerne l'influence des opérations aériennes sur la décision du président serbe Slobodan Milosevic de retirer finalement ses troupes du Kosovo en juin 1999<sup>72</sup>.

## Conclusion

43 La pensée stratégique de Douhet était fondée sur la certitude axiomatique que l'avènement de l'aviation entraînait une mutation génétique de la guerre marquant la naissance d'une ère profondément nouvelle de son histoire, au cours de laquelle rien ne devait plus être comme avant. Selon le stratège suisse Antoine Henri Jomini, l'histoire enseigne que la manœuvre offensive contre le dispositif de l'ennemi, à commencer par ses lignes internes et ses communications, doit conduire à la victoire ou à tout le moins mettre à l'abri de la défaite le belligérant qui l'applique selon les règles déduites de l'étude des conflits du passé<sup>73</sup> ; pour Clausewitz, la guerre est un phénomène où les forces en présence interagissent dans un cadre imprévisible, caractérisé par la friction et le hasard, que tout bon stratège doit affronter en combinant la nécessité d'en respecter la « grammaire » avec les enseignements des guerres du passé et en calculant attentivement la probabilité que se vérifie tel ou tel événement ; à partir de l'étude de ce qu'il considère comme un moment historique unique en son genre, caractérisé par le passage de la guerre classique sur la superficie terrestre et navale à la guerre depuis le ciel et dans le ciel, Douhet formule pour sa part une théorie génétique de la guerre en proclamant que sous sa forme nouvelle, celle-ci ne pourra plus connaître de variations, si ce n'est du point de vue de l'intensité, consécutives au progrès de la technique aéronautique, et en niant que l'on puisse tirer le moindre enseignement valable de l'examen des conflits du passé.

44 Comme Jomini<sup>74</sup>, Douhet est donc l'auteur d'une théorie pratique de la guerre, presque une doctrine prête à l'emploi<sup>75</sup>, contrairement à la théorie pure formulée par Clausewitz qui définit la guerre de manière

abstraite (la « guerre absolue ») et en établit la grammaire afin d'inspirer le jugement stratégique, sans aller toutefois jusqu'à formuler des règles prescriptives applicables à n'importe laquelle des manifestations empiriques (la « guerre réelle ») de l'idéal-type<sup>76</sup>.

45 L'affirmation selon laquelle le bombardement stratégique aurait pu abrégé le carnage de la Grande Guerre et allait devenir l'arme décisive par excellence, relevait d'une vision fascinante sur le plan intellectuel, certainement ingénieuse et, par certains côtés, presque prophétique. Mais il s'agissait d'une conception trop rigide et dogmatique, privée du plus élémentaire sens critique et des bases techniques et scientifiques (artilleur de formation, Douhet avait certes des connaissances mathématiques, mais il n'était pas ingénieur) qui auraient pu permettre au colonel de prendre conscience des contradictions et des lacunes qui disqualifiaient les axiomes sur lesquels il fondait sa théorie.

46 Le principal défaut de ce système de pensée est la croyance en l'impossibilité absolue d'opposer la moindre défense efficace à une offensive aérienne massive, parce qu'en créant la surprise stratégique indépendamment des opérations terrestres et maritimes, l'avion serait toujours et partout en mesure de semer le trouble sur les arrières des forces adverses et de terroriser la population des contrées bombardées<sup>77</sup>. Mais en raisonnant de la sorte, Douhet laissait de côté (délibérément ou plus vraisemblablement par pur aveuglement) plusieurs problèmes logistiques, économiques et politiques susceptibles de démentir sa théorie. En premier lieu, il tenait pour certain que la production d'avions et que la sélection et la formation des pilotes et du personnel à terre indispensables pour assurer les missions aériennes suivraient automatiquement le rythme de la campagne de bombardements. En second lieu, il sous-estimait la complexité des conditions politiques et morales dans lesquelles tout pays vient forcément à se trouver lorsqu'il est en état de belligérance : en attribuant les terribles pertes humaines de la Grande Guerre à deux seuls facteurs, par ailleurs antérieurs au déclenchement du conflit, l'un purement technique (le perfectionnement des armes à feu), l'autre de nature socio-politique (la rigidité mentale de la hiérarchie militaire), il ne comprenait pas combien le patriotisme et la propension à l'obéissance (toutes deux profondément enracinées dans les sociétés de l'époque), tout comme l'impossibilité presque totale de se soustraire à la

conscriptio et à la discipline militaire, outre l'insondable capacité humaine de résister aux souffrances, avaient elles aussi notablement contribué à faire durer le carnage. Le colonel n'avait pas plus conscience du caractère antihistorique des critiques qu'il formulait à l'encontre de l'establishment militaire.

47 Ce n'est certainement pas un hasard si aucun des belligérants n'envisagea jamais sérieusement de déclencher une offensive aérienne de l'ampleur et de la durée imaginées par Douhet en juillet 1915 dans le mémorandum intitulé *Su di una organizzazione aerea atta alla grande offensiva*<sup>78</sup>. Tout comme le Grand quartier général italien avait ignoré la proposition de construire une flotte de 500 bombardiers Caproni dans le but de couper les voies de communication des troupes austro-hongroises dans le Trentin, de même les Allemands ne cherchèrent pas à interrompre par une opération aérienne les flux humains et de ravitaillement qui, par la Voie sacrée, permirent aux Français de tenir à Verdun. La guerre aérienne à grande échelle n'était tout simplement pas à l'ordre du jour des dirigeants politiques et de la hiérarchie militaire, qui la considéraient comme une utopie stratégique irréalisable dans les conditions de l'époque, ou à tout le moins comme une solution bien trop hasardeuse, et qui redoutaient en outre que des opérations aériennes massives n'entraînent un tourbillon de représailles lancées elles aussi du ciel.

48 Quant aux fondements techniques de la théorie douhétienne, force est de constater qu'ils étaient dévalorisés par une appréciation erronée du cadre matériel dans lequel aurait dû se dérouler la grande offensive aérienne. Tout d'abord, les conditions météorologiques ne permettent pas toujours de voler, et encore moins de bombardier avec toute la précision requise. Il convient aussi de prendre en compte les avaries qui peuvent survenir en vol, relativement fréquentes sur avions de l'époque, et l'opposition de la chasse adverse. En raisonnant dans l'abstrait avec une certitude qu'il croyait mathématique, Douhet pensait qu'il suffirait de déverser une vingtaine de tonnes de bombes sur une superficie de 500 mètres de rayon pour obtenir un effet destructeur satisfaisant. Fort de la même certitude aveugle, il avait pensé qu'en disposant de 500 bombardiers Caproni, 150 ou 200 de ces appareils auraient pu quotidiennement lancer chacun 100 à 200 kg de bombes sur les arrières de l'ennemi dans le Trentin, soit environ 15 à 40 tonnes pour chaque vague offensive<sup>79</sup>. Mais il éludait ainsi au



moins trois obstacles potentiels : il est rarissime que tous les bombardiers parviennent sur l'objectif qui leur a été assigné, soit parce que les équipages ne réussissent pas à repérer la cible, soit parce que les avions sont détruits ou freinés dans leur incursion par les défenses aériennes et antiaériennes de l'ennemi et se trouvent à court de carburant ; le lancer des bombes n'est jamais ni parfaitement précis ni réparti de manière pleinement homogène sur l'objectif visé ; la cible elle-même n'est pas une superficie abstraite, elle a une certaine consistance topographique et matérielle, et par conséquent une certaine capacité de résister à la destruction, que Douhet ne prend jamais en considération.

- 49 Et pourtant, en dépit de ses lacunes, de ses défauts et de ses excès, cette théorie stratégique résolument axiomatique n'a jamais cessé d'exercer une puissante fascination en raison de sa limpidité toute classique : la réputation de son auteur, en particulier dans des pays tels que la France et les États-Unis d'Amérique, résulte probablement de la combinaison (par ailleurs unique chez un écrivain militaire) de la croyance typiquement scientifique, héritage du XIX<sup>e</sup> siècle (le siècle de la Révolution industrielle, c'est-à-dire du machinisme et de l'utilitarisme) avec le raisonnement géométrique cartésien du Grand Siècle (celui de Vauban et de ses épigones du Siècle des Lumières, tel Guibert) qui caractérise indubitablement l'ensemble de la production de Douhet.

## BIBLIOGRAPHY

---

Alegi Gregory, « Resistere sulla superficie per far massa sull'aria. Nazione, difesa nazionale e armata aerea in Giulio Douhet », in Rainero Romain, Alberini Paolo (dirs.), *Le forze armate e la nazione italiana (1915-1943)*, Agenzia industria difesa, Gaeta, 2005, pp. 251-271.

Boone Atkinson John, « Italian influence on the origins of the American concept of strategic bombardment », *Air power historian*, juillet 1957, pp. 141-149.

Biddle Tami, *Rhetoric and reality in air warfare: the creation of British and American ideas about strategic bombing, 1914-1945*, Princeton University Press, Princeton NJ- Chichester, 2007, 416 p.

Botti Ferruccio, « Da Clausewitz a Douhet alla ricerca dell'arma assoluta. Douhet e il pensiero militare italiano contemporaneo », *Rivista aeronautica*, n° 1, 1985, pp. 8-13 ; « Il pensiero di Douhet alla luce della teoria clausewitziana della guerra », n° 2, 1985, pp. 8-13 ;

« Wells, Ader e Douhet. Chi fu il primo ? », n° 6, 1985, pp. 22-30.

Botti Ferruccio, « Douhet-Mecozzi. Le due anime dell'aeronautica », *Panorama difesa*, n° 56, juin 1989, pp. 70-77.

Botti Ferruccio, Cermelli Mario, *La teoria della guerra aerea in Italia dalle origini alla seconda guerra mondiale (1884-1939)*, Stato maggiore dell'aeronautica, Ufficio storico, Roma, 1989, 607 p.

Brodie Bernard, *Strategy in the missile age*, New Rand ed., Santa Monica CA, 2007 (1<sup>st</sup> ed. 1959), 440 p.

Clodfelter Marc, *Beneficial bombing. The progressive foundation of American air power, 1917-1945*, University of Nebraska Press, Lincoln N, 2010, 392 p.

Commissione internazionale di storia militare - international Commission of military History -Commission internationale d'Histoire militaire, « Airpower in 20<sup>th</sup> Century. Doctrines and Employment. National Experiences », *Rivista internazionale di storia militare*, n° 89, Rome, 2011, 352 p. Voir en particulier les articles de Pommerin Reiner, « Between "Douhetism" and "Close Air Support": The German Air War Doctrine in World War II », pp. 89-104; Peaty John, « The Place of Douhet: A Reassessment », pp. 105-120; Di Martino Basilio, « Una storia incompiuta. Potere aereo e dottrina d'impiego in Italia dal 1923 ad oggi », pp. 181-206 ; Wolke Lars Ericson, « Douhet or not Douhet. Swedish Air Power Doctrine in the 1930s and 1940s », pp. 291-300.

Couteau-BÉgarie Hervé (dir.), « L'apport de Giulio Douhet à la pensée stratégique, des fondements à aujourd'hui », *Penser les ailes françaises*, n° 9, février

2006, Centre d'Etudes stratégiques et spatiales, Paris, pp. 4-68.

Curami Andrea, Rochat Giorgio, *Giulio Douhet : scritti 1901-1915*, Aeronautica Militare - Ufficio Storico, Rome, 1993, 545 p.

Facon Patrick, *Le bombardement stratégique*, Éditions du Rocher, Monaco, 1995, 355 p.

Flugel Raymond, *United States air power doctrine. A study of the influence of William Mitchell and Giulio Douhet at the air corps tactical school 1921-1935*, University of Oklahoma, Norman OK, 1966, 270 p.

Futrell Robert, *Ideas, concepts, doctrine. Basic thinking in the United States Air Force*, vol. I 1907-1960, vol. II, 1961-1984, Government reprints press, Washington DC, 2002, 665 p.

Gooch John (dir.), *Air power theory and practice*, Franck Cass, London, 1995, 276 p.

Higham Robin, *100 years of air power and aviation*, Texas A&M University Press, College Station TX, 2003, 448 p.

Higham Robin, Harris Stephen (dirs.), *Why air forces fail. The anatomy of defeat*, The University Press of Kentucky, Lexington KY, 2006, 382 p.

Hippler Thomas, *Giulio Douhet and the foundations of air power strategy, 1884-1939*, Cambridge University Press, Cambridge, 2013, 291 p.

Key William, « Some papers of Count Caproni di Taliedo. Controversy in the making? », *The Pegasus*, janvier 1956 (supplément), pp. 1-20.

Lehmann Éric, *La guerra dell'aria. Giulio Douhet, stratega impolitico*, Il

Mulino, Bologne, 2013, 226 p.

Macisaac David, « Voices from the central blue. The air power theorists », in Paret Peter, Craig Gordon, Gilbert Felix, *Makers of modern strategy from Machiavelli to the nuclear age*, Princeton University Press, Princeton NJ, 1986, pp. 624-647.

Meilinger Phillip (dir.), *The paths of heaven. The evolution of air power theory*, Air university press, Maxwell AL, 1997, 672 p.

Meilinger Phillip, *Airwar theory and practice*, Franck Cass, London, 2003, 234 p.

Murray Williamson, *Les guerres aériennes 1914-1945* (éd. originale, *War in the Air 1914-1945*, 1999), Éditions Autrement, Paris, 1999, 224 p.

Overy Richard, *Sous les bombes. Nouvelle histoire de la guerre aérienne 1939-1945* (éd. originale *The Bombing War-Europe 1939-1945* Allen Lane, London-New York, 2013), Flammarion, Paris, 2014, 1118 p.

Pape Robert, *Bombing to win: air power and coercion in war*, Ithaca, London, 1996, 366 p.

Rochat Giorgio, *Italo Balbo aviatore e ministro dell'aeronautica 1926-1933*, Bovolenta, Ferrara, 1979, 226 p.

Rochat Giorgio, « Giulio Douhet and the Italian military thought », in *L'adaptation de l'arme aérienne aux conflits contemporains et le processus d'indépendance des armées de l'air des origines*

*à la fin de la seconde guerre mondiale*, SHAA, Paris, 1985, pp. 19-30.

Rochat Giorgio, « Giulio Douhet », in *Précurseurs et prophètes de l'aviation militaire*, SHAA, Paris, 1992, pp. 121-130.

Rochat Giorgio, « Il potere aereo in Italia », in *Balbo, aviazione e potere aereo. Convegno del centenario*, Aeronautica Militare, Roma, 1996, pp. 219-226.

Segrè Claudio, « Douhet in Italy. Prophet without honor? », *Aerospace historian*, n° 26, 1979, pp. 69-80.

Segrè Claudio, « Giulio Douhet. Strategist, theorist, prophet? », *Journal of strategic studies*, n° 15, 1992, pp. 351-366.

Società di storia patria di terra di lavoro (ed.), *La figura e l'opera di Giulio Douhet, Atti del convegno di Caserta - Pozzuoli 12-14 aprile 1987*, 1988, 340 p.

Stephens Alan (dir.), *The War in the Air, 1914-1994*, Air University Press, Maxwell AL, 2001, 388 p.

Van Creveld Martin *The age of airpower*, Public Affairs, New York, 2011, 528 p.

Vauthier Paul, *La doctrine de guerre du général Douhet*, Berger-Levrault, Paris, 1935, 230 p.

Warner Edward, « Douhet, Mitchell, Seversky. Theories of air warfare », in Earle Edward (dir.), *Makers of modern strategy. From Machiavelli to Hitler*, Princeton University Press, Princeton NJ, 1943, pp. 485-503.

## NOTES

---

1 Le livre le plus célèbre de Douhet, publié en 1921 – *Il dominio dell'aria. Saggio sull'arte della guerra aerea, con una appendice contenente nozioni elementari di aeronautica*, Stabilimento poligrafico per l'amministrazione della guerra, Rome – revu et augmenté en 1927 – *Il dominio dell'aria. Saggio sull'arte della guerra aerea. Seconda edizione coll'aggiunta di un nuovo libro pubblicata sotto gli auspici dell'Istituto Nazionale Fascista di Cultura*, C. De Alberti Editore, Rome – a fait l'objet de traductions intégrales ou partielles dans de nombreux pays: *El dominio del aire, ensayo sobre el arte de la guerra aérea*, Biblioteca del Oficial de Marina, Buenos Aires, 1930 ; *La Guerre de l'air*, Les Ailes, Paris, 1932 ; *Luftherrschaft*, Drei Masken Verlag, Berlin, 1935 ; *Gospodstvo v Vozduhe. Sbornik Trudov po Voprosam Vosdüsnoj Vojni*, Military Journal Editions, Moscou, 1936 ; *The Command of the Air*, Coward-McCann, New York, 1942 ; *The Command of the Air*, Faber and Faber, Londres, 1943 ; *O domínio do ar*, Instituto Histórico da Aeronáutica, Rio de Janeiro, 1988 ; *La maîtrise de l'air*, Economica, Paris, 2007 ; *El dominio del aire*, Instituto de Historia y Cultura aeronáutica, Madrid, 2007 ; *空权论*; Petroleum Industry Press, Pékin, 2014. L'édition italienne la plus récente, présentée par Bozzo Luciano est le volume *Il dominio dell'aria e altri scritti*, Aeronautica Militare – Ufficio Storico, Rome, 2002.

2 La littérature sur le sujet est très riche, aussi nous limiterons nous à mentionner dans la bibliographie un échantillon de titres, volumes et articles, qui nous paraissent les plus propres d'une part à situer la théorie de Douhet dans le cadre de l'histoire de la guerre et de l'emploi de l'arme aérienne, d'autre part à rendre compte de la diversité des interprétations et des jugements relatifs à cette théorie.

3 LEHMANN Éric, *La guerra dell'aria. Giulio Douhet, stratega impolitico*, Il Mulino, Bologne, 2013, passim.

4 *Ibid.*, pp. 28-32, 41-44, 71-103.

5 *Ibid.*, pp. 15-16. Ces informations proviennent du livret matricule de Douhet conservé à l'*Ufficio storico dello stato maggiore dell'Aeronautica militare (USSAM)* à Rome et de l'*Annuario militare del Regno d'Italia*.

6 *Calcolo dei motori a campo rotante. Nota del Signor Giulio Douhet capitano d'artiglieria letta alla sezione di torino la sera del 23 febbraio 1901*, in « *Atti dell'associazione elettrotecnica italiana* », 1901, vol. V, fasc. 2, p. 85139.

- 7 CURAMI Andrea, ROCHAT Giorgio, *Giulio Douhet: scritti 1901-1915*, Aeronautica Militare – Ufficio Storico, Roma, 1993, pp. VI-X.
- 8 DOUHET Giulio, « Le possibilità dell'aereonavigazione », *Rivista militare italiana*, 1910, n° 7, pp. 1303-1319. L'article est republié en août par la *Rivista delle comunicazioni*, 1910, n° 8, pp. 758-771.
- 9 DOUHET Giulio, « I problemi dell'aereonavigazione », *La Preparazione*, 16-17, 19-20, 21-22, 23-24, 26-27, 28-29 luglio 1910 ; *I problemi dell'aereonavigazione*, Tip. Roma di Armani e Stein, Rome, 1910.
- 10 DOUHET Giulio, « Nozioni elementari di aeronautica », *La Preparazione*, 10-11, 14-15, 19-20, 24-25, 28-29 gennaio, 4-5, 9-10, 14-15, 18-19, 23-24 febbraio, 28 febbraio-1° marzo, 4-5, 9-10, 14-15, 18-19, 23-24 marzo 1910 ; *Nozioni elementari di aeronautica*, Tip. Roma di Armani e Stein, Rome, 1911.
- 11 Pour plus de détails et une riche sélection d'articles, cf. CURAMI Andrea et ROCHAT Giorgio, *Giulio Douhet : scritti ... op. cit.*
- 12 DOUHET Giulio, « Le possibilità dell'aereonavigazione », *Rivista militare italiana... op. cit.*, p. 1312.
- 13 Cinq escadrilles du *Battaglione aviatori* (« Bataillon des aviateurs ») créé en juillet 1912, où Douhet était adjoint du commandant, opérèrent en Libye en 1911-1912 lors de la guerre italo-turque. En France, L'Inspection de l'aéronautique militaire avait été instituée le 22 octobre 1910 et les premières escadrilles furent déployées lors des grandes manœuvres de 1912.
- 14 Pour une étude minutieuse de la gestion de Douhet, cf. CURAMI Andrea et ROCHAT Giorgio, *Giulio Douhet... op.cit.*, pp. XX – XXXIII.
- 15 À sa naissance, le Bataillon comprenait 91 avions, en majeure partie des modèles français. Pour la liste détaillée, cf. CURAMI Andrea, ROCHAT Giorgio, *Giulio... op.cit.*, pp. XX.
- 16 Avant sa nomination à la tête de l'Inspection, de 1904 à 1911 Moris avait commandé la *Brigata specialisti del genio* (transformée en bataillon en 1910) où il avait développé le premier organisme aéronautique militaire italien. Cf. LEHMANN Éric, « Maurizio Mario Moris », *Dizionario biografico degli Italiani*, Istituto della Enciclopedia italiana, Rome, vol. 76, 2012.
- 17 Ces rapports conservés à l'USSAM à Rome, Fondo Primordi, sont reproduits par CURAMI Andrea, ROCHAT Giorgio, *Giulio... op.cit.*, pp. 237-244, 261-272.
- 18 Les documents sont conservés à l'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito (USME) à Rome. Un échantillon d'articles est proposé par CURA-

MI Andrea, ROCHAT Giorgio, *Giulio... op.cit.*, pp. 275-283.

19 Pour plus de détails et une vaste sélection d'articles, cf. CURAMI Andrea, ROCHAT Giorgio, *Giulio... op. cit.*

20 DOUHET Giulio, « La mala bestia », *La Gazzetta del Popolo*, 29 gennaio 1915, p. 3 ; « Zeppelin lucutus est », *ibid.*, 13 febbraio 1915, p. 3 ; « Errore di principio », *ibid.*, 26 febbraio 1915, p. 4.

21 DOUHET Giulio, « Confronti », *La Gazzetta del Popolo*, 15 febbraio 1915, p. 3.

22 DOUHET Giulio, *Diario critico di guerra*, vol. I, Anno 1915, Paravia, Turin, 1921, pp. 65-69. *Ibid.*, vol. II, pp. 43-44.

23 *Ibid.*, vol. I, pp. 62, 65-69.

24 *Ibid.*, vol. I, p. 67.

25 DUBREIL-VILLATOUX Marie-Catherine, « L'aéronautique militaire dans la Grande Guerre : vers l'institutionnalisation », in *Archives de l'aéronautique militaire de la Première Guerre mondiale*, Service historique de la Défense, Vincennes, 2008, pp. 21-22. La première opération de bombardement stratégique de l'aviation française allait avoir lieu le 26 mai 1915.

26 À la mi-mars 1915, une escadre britannique essaya vainement de neutraliser les ouvrages défensifs ottomans aux Dardanelles. À la suite de cette tentative, des troupes australiennes, néo-zélandaises et anglaises débarquèrent dans la péninsule de Gallipoli à la fin du mois d'avril. Cette opération tourna au désastre et après deux mois de durs combats, le corps d'expédition britannique dut être évacué.

27 DOUHET Giulio, *Diario critico di guerra*, vol. I, Paravia, Turin, 1921, pp. 82-83.

28 *Promemoria Aeronautica militare italiana*, 1917, Archivio Centrale dello Stato (ACS), Rome, Carte Porro, b.1, fasc. 13, p. 7.

29 Mémoire « sul carattere della guerra moderna e sull'impiego dell'arma aerea », in DOUHET Giulio, *Diario critico ... op. cit.*, vol. II, p. 20.

30 *Promemoria Aviazione - situazione mezzi aviatori (al 10 febbraio 1917)*, ACS, Rome, Carte Porro, b.1, fasc. 6.

31 GATTI Angelo, *Caporetto. Diario di guerra*, Il Mulino, Bologne, 2014 (éd. originale 1964), p. 307.

32 DOUHET Giulio, *Diario critico... op. cit.*, vol. I, p. 82.

- 33 Mémoires du 26 juin 1917, intitulés respectivement *La grande offensiva aerea* et *Studio concreto sulla costituzione, formazione e impiego di una Armata aerea dell'Intesa*, USME, Fondo Prima Guerra mondiale, raccoglitore 14. Le premier des deux textes est reproduit par CURAMI Andrea, ROCHAT, Giulio Douhet, *Scritti 1911-1915... op.cit.*, pp. 114-131.
- 34 DOUHET Giulio, *Come finì la Grande Guerra. La vittoria alata*, Casa editrice della rivista « L'eloquenza », Rome, 1919.
- 35 CLODFELTER Mark, *Beneficial Bombing The Progressive Foundations of American Air Power 1917-1945*, University of Nebraska Press, Lincoln NE, 2011, p. 10. En réalité, il advint exactement le contraire, puisque l'aviation américaine fut principalement équipée d'appareils français : des 6 287 avions livrés aux *American Expeditionary Forces* (AEF), 4 791 (76%) sortirent des usines françaises. Voir KASPI André, *Le temps des Américains. Le concours américain à la France en 1917-1918*, Publications de la Sorbonne, Paris, 1976, p. 244.
- 36 LEHMANN Eric, *La guerra dell'aria... op. cit.*, pp. 96-97.
- 37 Les deux documents, tant en italien qu'en anglais, sont disponibles sur microfilm conservé à l'Air Force Historical Research Agency (AFHRA), Maxwell AL, bobine 168.66. La version anglaise est reproduite dans KEY William, « Some papers of Count Caproni di Taliedo. Controversy in the making ? », *The Pegasus*, janvier 1956 (supplément), pp. 13-20.
- 38 *Uccidiamo la guerra. Miriamo al cuore del nemico*, Edizioni d'Arte del Bianco e Nero, Milan, 1917. Voir aussi le journal intime de CAPRONI Gianni, AFHRA, bobine 168.66, mai 1917, p. 151.
- 39 HURLEY Alfred, *Billy Mitchell. Crusader for Air Power*, Indiana University Press, Bloomington IN, 1975 (éd. originale, Franklin Watts, New York, 1964).
- 40 « Mitchell : Air Policy, 13 June 1917 », in MAURER Maurer, *The US Air Service in World War I*, vol. 2 : *Early concepts of military aviation*, The Albert F. Simpson Historical Research Center, Maxwell AFB Alabama and The Office of Air Force History Headquarters USAF, Washington, 1978, p. 108.
- 41 Arrivée à Liverpool le 26 juin 1917, la mission opéra environ six semaines en Europe, visitant l'Angleterre, la France et l'Italie, où elle séjourna une dizaine de jours. S'il est certain que Bolling rencontra Gianni Caproni, comme l'atteste le journal intime de ce dernier (AFHRA, bobine 168.66, 9 janvier 1918, pp. 8-9), il est en revanche impossible qu'il ait vu Douhet, qui était alors emprisonné. Voir FUTRELL Robert, *Ideas, concepts, doctrine. Basic thinking in the*

*United States Air Force*, vol. I : 1907-1960, Government Reprints Press, Washington DC, 2002, pp. 19-20, 24-26.

42 « Bolling Report. 15 august 1917 », in MAURER Maurer, *The US Air Service in World War I... op. cit.*, vol. 2, pp. 132-133.

43 « Gorrell : Strategical Bombardment, 28 November 1917 », *ibid.*, p. 142.

44 « Gorrell : Strategical Bombardment, 28 November 1917 », *ibid.*, p. 143.

45 « Gorrell : Strategical Bombardment, 28 November 1917 », *ibid.*, pp. 144-145.

46 LEHMANN Éric, *La guerra dell'aria... op. cit.*, p. 208.

47 « Gorrell : Strategical Bombardment, 28 November 1917 », in MAURER Maurer, *The US Air Service in World War I... op. cit.*, p. 150.

48 *Second Report of the Prime Minister's Committee on Air Organization and Home Defence against Air Raids, dated 17th August, 1917*, cité par MEILINGER Phillip, « Trenchard, Slessor and Royal Air Force Doctrine before World War II », in MEILINGER Philip (dir.), *The paths of heaven. The evolution of air power theory*, Air university press, Maxwell AL, 1997, p. 43.

49 « Sottomarini ed aeroplani », in DOUHET Giulio, *Scritti inediti*, Scuola di guerra aerea, Florence, 1951, pp. 154-172.

50 *Ibid.*, pp. 166-67.

51 MEILINGER Phillip, « Trenchard, Slessor and Royal Air Force Doctrine before World War II », in MEILINGER Phillip (dir.), *The paths of heaven... op. cit.*, pp. 41-78.

52 C'est le titre d'un rapport rédigé par Trenchard le 28 novembre 1917. *Ibid.*, p. 45.

53 Mémorandum « sul carattere della guerra moderna e sull'impiego dell'arma aerea », in DOUHET Giulio, *Diario critico di guerra... op. cit.*, vol. II, pp. 14-25 ; ACS, Ufficio del primo aiutante di S.M. il Re, b.398, *Proposte concrete in ordine alla organizzazione, all'impiego ed allo sviluppo della nostra aviazione militare*.

54 « Sottomarini ed aeroplani », in DOUHET Giulio, *Scritti inediti... op. cit.*, pp. 164-172.

55 Pour une analyse approfondie de la question, voir LEHMANN Éric, *La guerra dell'aria. Giulio Douhet, stratega impolitico... op. cit.*, pp. 123-148.



56 DOUHET Giulio, *Il dominio dell'aria. Saggio sull'arte della guerra aerea... op. cit.* DOUHET Giulio, *Il dominio dell'aria. Saggio sull'arte della guerra aerea... op. cit.*

57 Les chapitres I, II, III, IV, VI et VII reprennent presque à la lettre les textes de six articles parus de juillet à septembre 1921. Voir LEHMANN Éric, *La guerra dell'aria. Giulio Douhet...op. cit.*, pp. 123-124.

58 Le pionnier en la matière est le colonel (puis général) VAUTHIER Paul, *La doctrine de guerre du général Douhet*, Berger-Levrault, Paris, 1935. Une illustration contemporaine emblématique : MEILINGER Phillip, « Giulio Douhet and the Origins of Airpower Theory », in MEILINGER Phillip (dir.), *The paths of heaven...op. cit.*, pp. 1-40.

59 DOUHET Giulio, *Il dominio dell'aria e altri scritti... op. cit.*, p. 65. Sur la notion de surprise stratégique, voir « La surprise stratégique », *Stratégie*, n° 106, 2014.

60 DOUHET Giulio, « Dal dominio del mare al dominio dell'aria », *Il Dovero*, 7-8 décembre 1919, p. 3 et des considérations similaires formulées en 1925 dans *La difesa nazionale. Considerazioni generali*, G. Berlutti, Rome, pp. 45-47.

61 DOUHET Giulio, « Caccia, combattimento, battaglia », *Rivista aeronautica*, septembre 1928, p. 479.

62 CLAUSEWITZ Carl Von, « Chapitre VII. De la friction à la guerre », in *De la guerre (I) : La nature de la guerre*, Éditions de Minuit, Paris, 1955. Voir ARON Raymond, *Penser la guerre, Clausewitz, I. L'âge européen ; II. L'âge planétaire*, Gallimard, Paris, 1976 ; COLSON Bruno, *Clausewitz*, Perrin, Paris, 2016 ; RUSCONI Gian Enrico, *Clausewitz, il prussiano. La politica della guerra nell'equilibrio europeo*, Einaudi, Turin, 1999 ; PARET Peter, *Clausewitz and the State. The Man, his Theories, and his Times*, Princeton University Press, Princeton N. J., 2007 (éd. originale Clarendon Press, Oxford, 1976).

63 Sur Guibert (1743-1790), voir CHARNAY Jean-Paul, « Guibert ou le stratège des Lumières », in Comte de GUIBERT, *Stratégiques*, L'Herne, Paris, 1977, pp. 37-92. Pour la définition de la « grande guerre », voir « Essai général de tactique », *ibid.*, p. 351.

64 MURRAY Williamson, *Les guerres aériennes 1914-1945* (éd. originale *War in the Air 1914-1945*, 1999), Éditions Autrement, Paris, 1999, pp. 72-74.

65 GARRAUD Philippe, « La contribution des données chiffrées à la construction d'un mythe. L'armée de l'Air 'invaincue' en 1940 », *Histoire & mesure*,

XXV-2, 2010 [En ligne] <http://histoiremesure.revues.org/4040> [consulté le 30 01 2017]

66 MURRAY Williamson, *Les guerres aériennes...* op. cit., p. 126.

67 OVERY Richard, *La strada della vittoria. Perché gli Alleati hanno vinto la seconda Guerra mondiale*, Il Mulino, Bologne, 2002 (édition originale *Why the Allies won*, 1995), pp. 177-179. Voir aussi OVERY Richard, *Sous les bombes. Nouvelle histoire de la guerre aérienne (1939-1945)*, Flammarion, Paris, 2014 (éd. originale *The Bombing War-Europe 1939-1945*, Allen Lane, London-New York, 2013).

68 GALLOIS Pierre-Marie, « Essai d'application des conceptions du général Douhet. Les opérations aériennes stratégiques de la RAF (Bomber Command) et de la 8<sup>e</sup> Air Force durant la seconde Guerre mondiale », in *La figura e l'opera di Giulio Douhet*, Società di storia patria di terra di lavoro, Caserta (ed.), 1988, pp. 130-142.

69 Voir JONES John, « Giulio Douhet vindicated : Desert Storm 1991 », *Naval War College Review*, n° 45, 1992, pp. 97-101.

70 Voir CHANT Chris, *La prima guerra del Golfo. Il conflitto aereo*, RBA Italia, Milan, 2011 (éd. originale *Air War in the Gulf 1991*, 2001).

71 BYMAN Daniel, WAXMAN Matthew, « Kosovo and the Great Air Power Debate », *International Security*, XXIV, 2000, pp. 5-38.

72 Voir RIPLEY Tim, *La guerra nei Balcani. Il conflitto aereo*, RBA Italia, Milan, 2011, pp. 79-80 (éd. originale *Conflict in the Balkans 1991-2000*, 2001).

73 COLSON Bruno, « présentation de l'édition abrégée » de JOMINI Antoine-Henri, *Précis de l'art de la guerre*, Perrin, Paris, 2008, pp. 7-46 ; RAPIN Ami-Jacques, *Jomini et la stratégie. Une approche historique de l'œuvre*, Payot, Lausanne, 2002.

74 JOMINI Antoine-Henri, *Précis de l'art de la guerre ou nouveau tableau analytique des principales combinaisons de la stratégie, de la grande tactique et de la politique militaire*, Anselin, Paris, 1838.

75 C'est bien ainsi que l'entendait l'un de ses premiers exégètes, le colonel (puis général) français Paul VAUTHIER, auteur d'un ouvrage intitulé *La doctrine de guerre du général Douhet* op. cit. Notons toutefois que depuis cette époque la terminologie a évolué. Il serait aujourd'hui erroné de qualifier la pensée douhétienne de doctrine, il convient de parler de théorie ou de pensée militaire, dans la mesure où la doctrine désigne l'ensemble des prescrip-

tions officielles d'une force armée fondées sur une méthodologie et sur des principes théoriques.

76 CLAUSEWITZ Carl Von, « Qu'est-ce que la guerre? », in *De la guerre (I)*, op. cit. ; « Guerre absolue et guerre réelle », in *Le plan de guerre... Ibid.* (VIII). Voir RUSCONI Gian Enrico, « Introduzione. Guerra e politica in Clausewitz », in *Clausewitz, il prussiano. La politica della guerra nell'equilibrio europeo*, op. cit., pp. 20-22 et « Grammatica della guerra e logica della politica », *ibid.*, pp. 278-282.

77 Cette croyance est partagée par tous les théoriciens du bombardement stratégique entre les deux guerres mondiales. Voir MACCARHTY John, « The True Believers : Airpower between the Wars », in STEPHENS Alan (dir.), *The War in the Air, 1914-1994*, Air University Press, Maxwell AL, 2001, pp. 29-68.

78 DOUHET Giulio, *Diario critico di guerra... op. cit.*, vol. I, pp. 65-69.

79 « Su di una organizzazione aerea atta alla grande offensiva », in DOUHET Giulio, *Diario critico di guerra... ibid.*

## ABSTRACTS

---

### Français

Le général italien Giulio Douhet, artilleur de formation, officier d'état-major et commandant de la première unité d'aviation de l'armée italienne, est connu pour avoir été l'un des tout premiers partisans de l'indépendance des forces aériennes et l'un des précurseurs de la théorie de l'Air power. Cet article se concentre sur les étapes de la naissance et de la maturation de sa théorie du bombardement stratégique, de ses premiers écrits consacrés à l'aviation des années 1910-1911, qui n'ont rien de révolutionnaire, à ceux de la période 1915-1917 qui anticipent son livre le plus célèbre (*La maîtrise de l'air*, 1921) et dans lesquels il propose une rupture spatio-temporelle radicale avec la guerre terrestre classique. Il passe en effet de l'idée que le bombardement aérien peut compléter les opérations militaires sur le champ de bataille, à la priorité, puis à l'exclusivité absolue de l'arme aérienne. Cette recherche illusoire de l'arme décisive, fondée sur une méthode de réflexion axiomatique et partagée par certains officiers américains et britanniques pendant la Grande Guerre, aboutit à une théorie génétique de la guerre, certes fascinante mais démentie par toute l'histoire des conflits de l'ère contemporaine.

### English

Italian major general Giulio Douhet, an artilleryman by training, a staff officer, and commander of the Italian army's first aviation corps, is known as of the first supporters of an independent air force and one of the pioneers of Air Power theory. This article follows his theory on strategic bombing

from its birth to its maturation, from his very first writings on aviation in 1910-1911, which were not particularly revolutionary, to those of 1915-1917, which prefigure his most famous book, *Command of the Air* (1921, trans. 1942) in which he suggests a radical space-time departure from classical land warfare. Over time, in fact, he shifted from thinking of strategic bombing as simply a support for warfare on the battlefield, to making the Air Force the priority, and finally exclusive. This unrealistic search for the decisive weapon, based on an axiomatic way of thinking, led Douhet to a genetic theory of war. While this theory may have been fascinating, and gained support from some American and British officers during the Great War, the entire history of contemporary wars disproves this idea.

## INDEX

---

### **Mots-clés**

Air power, bombardement stratégique, guerre aérienne, pensée militaire

### **Keywords**

Air power, strategic bombing, air war, military thinking

## AUTHOR

---

### **Éric Lehmann**

Enseignant au Lycée français de Turin Docteur en Histoire (Université de Paris X-Nanterre) [lehmann.eric@lgturin.it](mailto:lehmann.eric@lgturin.it)