



# A la recherche du temps perdu

**Christian BRUN**

Enseignant-chercheur, Centre de Recherche de l'Armée de l'Air (CReA), Ecole de l'Air, 13 661, Salon Air

Mercredi 17 décembre 2014

---

L'armée de l'air est née en 1934. L'Ecole de l'air voit le jour un an après. Cependant, si ces naissances sont des réalités administratives, elles n'ont pas entraîné une autonomie complète dans les années qui ont suivi. En effet, même si en 1939 un semblant d'indépendance semble acté dans les domaines techniques et administratifs, sur le plan opérationnel, aucun commandement Air n'existe qui soit susceptible de concentrer les moyens aériens de diverse nature pour en faire un instrument de choc autonome. Les unités aériennes étaient émiettées entre les grandes unités terrestres. Ainsi, l'armée de terre a eu à sa disposition une aviation à son service unique. L'armée de l'air était alors considérée comme une « simple commodité ». On en revenait ainsi aux premiers mois de la Grande Guerre en ce qui concerne l'utilisation de l'aéronautique militaire. Période difficile pour une armée de l'air trop jeune, trop fragile, trop décriée, trop critiquée et trop convoitée. Après la débâcle de 1940, elle sera donc perçue comme la grande responsable et par là même fragilisée dans sa quête identitaire.

Son parcours pendant le second conflit mondial, et en particulier pendant la période 1940-1942, est chaotique : pas de moyens, pas de personnels, pas de chef ou trop de chefs en fonction des périodes. C'est aussi une entité plurielle, difficile à cerner dans le sens où coexistent l'armée de l'air de Vichy, les FAFL, une armée de l'air en AFN et en AOF et des éléments épars que l'on retrouve dans la résistance intérieure. C'est aussi une armée de stockage, qui n'a pas été épargnée par les clauses de l'armistice et qui sera impliquée dans des opérations difficiles comme par exemple, l'affaire de Dakar, les événements en Syrie et en Libye. Une armée de l'air torturée et divisée qui n'a toujours pas poussé ses premiers cris.

Après 1942, cette Armée sera représentée à travers des pilotes formés en Angleterre ou au Etats-Unis volant sur des appareils anglo-saxons et qui se battent aux côtés des alliés sur des fronts parfois très éloignés de la métropole. Donc, une armée de l'air invisible, noyée dans le contexte international, qui n'existe pas encore. Elle fera pourtant tout pour y remédier à travers des campagnes publicitaires d'envergure. Il est à noter qu'à partir de 1944, dans une Armée de l'air en pleine



reconstruction, la cohabitation forcée va s'avérer difficile entre les différents acteurs qui ont œuvré dans des « mouvements » parfois opposés.

Puis surviennent les opérations en Indochine et en Algérie. Elles se déroulent dans une période difficile, période où, pour qualifier l'armée de l'air, on parle de « misère en battle-dress ». L'aspect très particulier des opérations qu'elle mène, aurait dû faire apparaître l'indispensable utilité d'un outil aérien adapté et indépendant en ce qui concerne l'utilisation des moyens. Pour l'Indochine, les relations difficiles, les incompréhensions avec l'armée de terre, les moyens défectueux, les incapacités opérationnelles, n'ont pas permis d'être au rendez-vous et ont surtout permis à l'armée de terre de confirmer l'incapacité de l'armée de l'air à gérer des crises, des opérations dans un contexte d'autonomie, d'indépendance. Les chefs militaires, habitués à penser la guerre en deux dimensions, ne pouvaient en aucune façon concevoir une doctrine d'emploi de l'aviation. L'armée de l'air sera à nouveau tenue comme responsable du désastre.

L'Algérie, sera la guerre de renaissance de l'aviation. Ce conflit va montrer à travers les opérations hélicoptères, les missions de police, les actions commandos, les évacuations, les liaisons, les ravitaillements, l'appui feu,..., toutes les possibilités d'une armée de l'air opérationnelle. Cependant, même si on admet cette capacité aérienne, la reconnaissance d'une autonomie, c'est-à-dire d'une armée de l'air indépendante, reste encore difficile. Elle a certes montré toutes ses capacités et démontré toute son utilité, mais il lui manque juste un élément dimensionnant qui pourrait lui permettre d'asseoir définitivement son autonomie.

Les années qui vont suivre, vont lui permettre de trouver cet élément, ou plus exactement plusieurs facteurs déterminants. Tout d'abord, à partir du début des années 1960 les hommes qui seront en charge des plus hautes fonctions dans l'armée de l'air, sont les premiers aviateurs formés à l'Ecole de l'air et non dans les autres grandes écoles militaires. Ils ont pour noms : Gauthier, Grigaut, ou encore Saint-Cricq. Tous les trois ont commandé l'Ecole de l'air et tous les trois seront CEMAA. Ils vont insuffler la culture de la troisième dimension et apporteront la reconnaissance tant attendue. Cette continuité dans le commandement va permettre de solidifier une certaine crédibilité au sortir de la guerre d'Algérie.

Le deuxième facteur explicatif, c'est bien évidemment l'acquisition du feu nucléaire et la mise en service du Mirage IV en 1964 (application de la première loi programme). En 1967, c'est la décision d'attribuer le plateau d'Albion (missiles balistiques sol-sol) à l'Armée de l'air qui se retrouve ainsi détentrice de deux des trois composantes nucléaires. Ainsi, ces deux facteurs ont permis à l'armée de l'air d'acquiescer de façon définitive une reconnaissance nationale et internationale et lui ont donné la possibilité d'exister et donc d'être responsable. Une trentaine d'années après sa création elle allait pouvoir enfin faire valoir ses actions passées et se préparer pour celles à venir.