



Les dangers de l'histoire idéalisée : l'exemple de l'Air Control

Guillaume MULLER

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

Mercredi 17 décembre 2014

En 1983, le lieutenant-colonel David J. Dean (United States Air Force) remet sur le devant de la scène la doctrine de l'*Air Control*, élaborée durant l'entre-deux-guerres pour le contrôle de l'empire colonial britannique, et qui repose en grande partie sur l'aviation. Cette doctrine, codifiée au milieu des années 1930, fait la synthèse des pratiques réalisées dans l'outre-mer britannique par la Royal Air Force depuis la fin de la Grande Guerre.

L'*Air Control* prend ses origines au Somaliland en 1920 avec l'intervention contre le « Mad Mullah », qui semait le désordre dans la région depuis plus de 15 ans. Le succès, obtenu en trois semaines et pour un coût très réduit, a fait prendre conscience de l'intérêt de l'avion comme outil de contrôle impérial. La pratique alors en vigueur depuis le XIX^e siècle, incarnée par les colonnes punitives, est remise en question. La RAF peut ainsi se trouver une mission singulière afin de garantir son indépendance, acquise en 1918, et menacée par la démobilisation et les coupes budgétaires attenantes. Forte des arguments du coût, de l'efficacité et de la rapidité d'intervention, la RAF milite donc pour obtenir le premier rôle dans la défense des autres colonies.

L'argument économique ayant été particulièrement entendu par la classe politique, l'expérience du Somaliland va être directement appliquée à Aden et en Irak. C'est d'ailleurs en Irak que l'*Air Control* va prendre son véritable essor avec, en 1922, la nomination pour le commandement suprême de l'air marshal John Salmond. C'est la première fois qu'un aviateur assume une telle responsabilité. Il est intéressant d'observer que, dans le cas de la France, il faut attendre fin 1958 et la nomination du général Challe en Algérie pour observer une situation comparable.

Le lieutenant-colonel Dean, et ceux qui l'ont suivi dans « l'exhumation » de l'*Air Control*, y a vu un modèle à suivre pour que l'USAF obtienne la primauté dans les conflits irréguliers contemporains. Ce faisant, il a cependant véhiculé une vision idéalisée de l'*Air Control*, dans laquelle la RAF se suffisait



pratiquement à elle-même. James S. Corum, historien et ancien lieutenant-colonel de réserve de l'armée américaine, est fermement revenu sur ce « mythe de l'*Air Control* », dénonçant une vision partielle de cette doctrine, tout en étudiant comment cette vision s'est construite depuis l'entre-deux-guerres.

La réalité de l'*Air Control*, c'est que, sauf pour quelques opérations limitées de police coloniale, la RAF est toujours intervenue en soutien aux troupes au sol. Jamais l'aviation seule n'a pu mettre fin aux insurrections sérieuses rencontrées par les Britanniques, en particulier en Irak.

Pour justifier sa position privilégiée outre-mer, la RAF a défendu le fait que quelques escadrons permettaient de remplacer les traditionnelles garnisons impériales. C'est oublier que, s'il n'y avait plus en effet, en Irak par exemple, de troupes britanniques métropolitaines, il y avait en revanche un embryon d'armée irakienne, financé par le budget du royaume irakien (sous mandat britannique jusqu'en 1932), et quelques brigades de l'armée des Indes, entretenues par le budget des Indes. Ce n'est donc pas parce que le citoyen britannique avait le sentiment de moins contribuer à l'effort impérial grâce à la RAF que l'aviation était dans les faits la seule à œuvrer sur le terrain.

Cette vision idéalisée de l'*Air Control* semble prisonnière de la propagande de la RAF, qui s'est servi de son activité coloniale pour justifier son indépendance. Cela s'est traduit par une mise en avant de l'activité aérienne, qui s'est nécessairement faite au détriment de l'action terrestre, pourtant toujours présente, sauf cas très limités. D'autre part, les aspects « humanitaires » mis en avant quant à la précision de l'action aérienne oublient la qualité du ciblage durant la période de l'entre-deux-guerres. Dans les confins de l'empire, l'aviation n'a parfois fait que remplacer les expéditions punitives, avec la même coercition.

L'*Air Control* est, inéluctablement, dans cette vision idéalisée, chère aux yeux des aviateurs d'hier et d'aujourd'hui, en tant que doctrine pouvant symboliser le « tout aérien ». Mais attention à ne pas solliciter, à tort, le passé pour justifier des choix présents. James S. Corum insiste bien sur le fait que l'*Air Control* peut être riche d'enseignements sur l'emploi de l'aviation en contre-insurrection, mais certainement pas pour une action aérienne autosuffisante dans ce type de conflits. Enfin, il est intéressant de noter la continuité historique au niveau de certains territoires concernés par l'*Air Control* d'hier et d'aujourd'hui, notamment l'Irak et la frontière nord-ouest des Indes (aujourd'hui frontière afghano-pakistanaise).



Bibliographie :

[Corum, James S., « The Myth of Air Control. Reassessing the History », Aerospace Power Journal, hiver 2000.](#)

[Dean, David J., \(lieutenant-colonel\), « Airpower in Small Wars. The British Air Control Experience », Air University Review, juillet-août 1983.](#)