
La puissance aérienne dans la guerre du Rif

Le colonel Paul Armengaud et l'émergence de l'emploi tactique de l'aviation (1925-1928)

Airpower in the Rif War. Colonel Paul Armengaud and the emergence of the tactical employment of aviation (1925-1928)

Gilles Krugler

- 1 Administrant le Maroc officiellement depuis 1912, la France et l'Espagne s'engagent en retour à protéger la dynastie chérifienne et à maintenir l'ordre au nom du sultan dans leurs zones respectives. Si l'armée française parvient à conserver la majeure partie du pays sous son contrôle malgré des révoltes éparses ¹, il en va autrement des Espagnols qui, eux, doivent lutter pied à pied dans le Rif pour tenter d'administrer une population déjà rétive à l'autorité du sultan chérifien.
- 2 Situé entre la mer Méditerranée et la rivière Ouergha, le Rif est délimité à l'est par la rivière Moulouya et à l'ouest par l'océan Atlantique. Région montagneuse, le Rif connaît des écarts marqués de températures : à la chaleur des étés succèdent une saison des pluies et un hiver particulièrement rude. Dans cet environnement exigeant, les villes sont rares et les villages sont organisés selon un système tribal qui sert de fondement à la vie politique, sociale et économique des Berbères rifains. En dépit du relief difficile et tourmenté de la région, les Rifains possèdent une très forte identité dont témoigne leur réticence à toute domination étrangère ².
- 3 C'est dans ce contexte qu'en 1921 émerge la personnalité d'Abd el-Krim ³. Le jeune chef rifain rêve de faire coïncider traditions berbères et islamiques en rassemblant toutes les tribus du nord du Maroc en une république fédérale indépendante et moderne. Abd el-Krim parvient ainsi à rassembler une « armée régulière » de près de 65 000 hommes ⁴, tous équipés d'armes modernes et appuyés par une artillerie légère servie par des volontaires européens ou des déserteurs de la Légion étrangère.

- 4 À la tête de plusieurs harkaregroupant chacune plusieurs milliers d'hommes, les chefs rifains croient avant toute chose aux vertus de la mobilité et de la rapidité. Bénéficiant d'une connaissance inégalée du terrain, leur tactique repose essentiellement en la multiplication de raids ponctuels et limités afin de rallier les tribus non encore soumises, tout en divisant l'effort des unités espagnoles. Farouches soldats et très bons tireurs, les combattants rifains battent les troupes espagnoles à plusieurs reprises (défaites de Dar Abaran et d'Anoual en 1921, de Tizi Asa en 1924, etc.) et obligent ainsi l'armée espagnole à évacuer la région à la fin de l'année 1924, laissant les autorités françaises seules devant les revendications d'Abd el-Krim.
- 5 Face à la complexité géographique du Rif et à l'opiniâtreté des harka rifaines, structurées et particulièrement bien armées, l'armée française est contrainte de revoir, dans l'urgence, sa conception, non seulement des opérations coloniales, mais également de l'appréciation de la technicité et en particulier de l'aviation. Édité par le colonel Paul Armengaud, cet emploi d'une certaine « *puissance aérienne* » dans un conflit qui semble irrégulier débouche ainsi sur une approche doctrinale originale portant sur une redéfinition offensive de la coopération aéroterrestre.

Le colonel Armengaud, l'aviation et le début des opérations dans le Rif

- 6 Le 21 juin 1924, alors que Paris commence à s'alarmer d'une possible attaque des troupes d'Abd el-Krim contre la zone française, l'inspection générale de l'aéronautique désigne le colonel Paul Armengaud ⁵ au commandement de la seule unité aéronautique présente au sein du commandement supérieur des troupes au Maroc (CSTM) : le 37^e régiment d'aviation (RA) ⁶. Chef de corps du 37^e RA, le colonel Armengaud porte également le titre de « *commandant de l'aéronautique au Maroc* » ⁷. Cette dernière qualité, loin d'être anecdotique, lui confère toute autorité sur les unités supplémentaires pouvant être déployées aussi bien par l'aéronautique militaire que par l'aéronautique navale. Cependant, cette fonction lui octroie surtout un accès direct au commandant supérieur des troupes terrestres, c'est-à-dire d'une manière concrète au maréchal Lyautey, commissaire résident général au Maroc ⁸.
- 7 La géographie particulière du Rif et celle du Maroc en général, pousse les Français à recourir aux possibilités de l'aviation dès les premières campagnes de pacification ⁹. En 1924, la quasi-totalité des escadrilles présentes au Maroc est alors équipée du *Breguet 14 A2* ¹⁰, un appareil connu pour sa robustesse. Construit à plus de 8 000 exemplaires entre 1917 et 1918 ¹¹, le *Breguet 14* est à l'origine un appareil de reconnaissance monomoteur biplace ¹². Avec cette modification, la charge maximale offensive des *Breguet 14 A2* atteint alors les 300 kg de bombes tout en permettant le transport d'appareils photographiques. De la même manière, Armengaud fait réaliser des plaques additionnelles de blindage pouvant être installées pour « *encager le pilote* » selon le mot de ce dernier ¹³. Dans les faits, les *Breguet 14 A2* sont appelés à servir comme des « *avions de ligne* » ¹⁴ selon le propre mot du colonel Armengaud. Malgré tous les perfectionnements dont ils ont fait l'objet au Maroc, certaines escadrilles d'Afrique du Nord sont encore dotées des appareils originaux reçus durant l'été 1918 ¹⁵.
- 8 À l'instar des unités métropolitaines, le 37^e RA compte 10 escadrilles, fortes chacune d'une dizaine de *Breguet*. Six escadrilles à 3 sections de 3 à 4 appareils ¹⁶ sont déployées

face au Rif sur les aérodromes permanents d'Ouezzane (terrain de Beni Malek), Taza, Meknès et Fez. D'un point de vue opérationnel, 3 groupements sont constitués, regroupant 2 escadrilles renforcées : un groupement ouest à Beni Malek, un groupement est à Taza et un groupement central à Fez qui abrite par ailleurs le PC avancé d'Armengaud¹⁷. Les escadrilles restantes du régiment sont placées en réserve stratégique dans le sud du pays et le parc central de réparations est installé à Casablanca. Trois autres annexes sont établies à Meknès, Fez, Taza et servent, en outre, de relais à l'activité des « rampants ».

- 9 Soixante-sept pilotes composent le volant initial du 37^e RA¹⁸. Le manque de pilotes pleinement opérationnels, c'est-à-dire aptes au vol en montagne et capables d'assurer l'ensemble des missions permises par le *Breguet 14*, réduit les possibilités d'emploi du régiment. Dès lors, les missions les plus délicates sont confiées quasi exclusivement à des officiers¹⁹.

L'utilisation de l'aviation dans les opérations françaises

- 10 Le 13 avril 1925, entre 4 000 et 6 000 combattants²⁰ rifains pénètrent dans la zone française. Alternant jeu d'influences et menaces, Abd el-Krim parvient rapidement à rallier la majorité des tribus présentes entre l'Ouergha et le pays des Beni Zeroual.
- 11 Au déclenchement de l'insurrection rifaine, les unités du 37^e RA sont mises en alerte. Le 15 avril, les 4 escadrilles basées dans le sud marocain rejoignent Taza, Fez et Ouezzane. À cette date, Armengaud a obtenu, de Paris, l'envoi de 2 escadrilles supplémentaires en provenance d'Algérie. Le 2 mai, 4 autres y sont prélevées ainsi qu'en Tunisie. Enfin, 2 escadrilles du 11^e régiment d'aviation de bombardement (RAB) de Metz sont désignées pour rejoindre le Rif²¹. À la mi-juin, le commandant du 37^e RA peut compter sur un total théorique de 190 avions disponibles, soit 18 des 22 escadrilles normalement disponibles en AFN et au Levant. Sur ce total, 120 appareils sont pleinement opérationnels et directement déployés dans le nord du Maroc sous l'autorité directe du colonel Armengaud²².
- 12 Alors qu'Armengaud prépare la concentration de ses moyens, à Rabat, le maréchal Lyautey sait ne disposer que d'une vingtaine de bataillons pour faire face à l'attaque rifaine articulé à la frontière de l'ancien Rif espagnol sur des garnisons militaires contrôlant les principaux puits de la région et contrôlant par là-même les tribus, quitte à disperser ses effectifs dans une région déjà difficile d'accès. De fait, subjugués par les premiers succès des combattants rifains, les postes français se retrouvent, en quelques jours, littéralement submergés par l'insurrection des tribus qu'ils avaient justement pour mission de contrôler²³. Pour tenter de secourir les postes, le maréchal Lyautey rassemble l'ensemble de ses forces pour les diviser en trois colonnes mobiles qui reçoivent pour mission de contenir les infiltrations rebelles, d'aider les garnisons qui résistent encore à s'exfiltrer et de restaurer dans la mesure du possible les voies de communication²⁴. Jusqu'au 5 mai, les troupes terrestres ne peuvent bénéficier que d'une couverture aérienne limitée, mais à partir de cette date, ce sont 10 escadrilles complètes qui fournissent l'essentiel des renseignements et des actions purement offensives²⁵.
- 13 À partir des aérodromes du nord marocain²⁶, les équipages des *Breguet* interviennent au profit des colonnes de secours qui doivent lutter pied à pied contre le soulèvement

progressif de tribus pourtant en cours de pacification. Cependant, l'incendie est déjà allumé et face à l'urgence, les aviateurs sont employés ponctuellement au secours des unités terrestres menacées et des postes submergés. Si un ou deux avions parviennent isolément à circonscrire les actions localisées de l'ennemi, la situation est telle que les équipages ne peuvent alors, ni empêcher la chute des avant-postes, ni appuyer complètement la progression des colonnes. Les Rifains, habitués à utiliser les possibilités offertes par leur environnement, créent partout la surprise et ne regroupent leurs forces qu'autour de postes déjà isolés. Aussi, après avoir dû lutter pour atteindre la position à dégager, les colonnes françaises doivent monter à l'assaut de retranchements déjà fortement occupés par plusieurs centaines de dissidents. Plusieurs heures de combats leur sont alors nécessaires pour tenter d'évacuer la garnison assiégée avant de décrocher sous les balles de l'ennemi et de repartir vers un autre poste menacé ²⁷.

- 14 À côté de l'appui aux colonnes mobiles, il incombe à l'aviation d'assurer le contact et le ravitaillement des troupes isolées. Le bruit de l'avion et la vision de la cocarde tricolore soutiennent alors le moral des bataillons ²⁸. Le largage de cubes de glace, de nourriture, de munitions, de tabac ou de courrier permet de maintenir « en vie » les unités encerclées au prix toutefois de missions à basse altitude effectuées sous le feu direct des Rifains ²⁹. Cependant, l'aviation n'agit qu'en appoint des colonnes mobiles qui, en portant secours aux garnisons, ne peuvent empêcher les infiltrations ennemies dans le dispositif français. Début juin, une quarantaine de postes français sont ainsi capturés ³⁰ par les Rifains.
- 15 Dans cette première phase de la guerre, considérée comme la « période héroïque » des troupes françaises, les équipages exécutent de 4 à 8 missions quotidiennes. Compte tenu de la généralisation des situations d'urgence et du peu d'appareils disponibles, la réduction du délai des interventions aériennes devient la priorité du colonel Armengaud. Pour combattre les incursions rifaines, il entend d'abord établir un réseau de terrains avancés au plus près de la zone des combats. Dépendantes d'un terrain dit « de base », plusieurs pistes avancées sont alors sommairement aménagées autour de simples bandes de terre, de quelques véhicules et de tentes, soit tout le matériel nécessaire à quelques jours d'opération. Des échelons précurseurs formés de mécaniciens et de soldats sont soit véhiculés, soit littéralement aérotransportés vers le théâtre des opérations. Le but à obtenir est alors pour le colonel Armengaud « de supprimer les causes qui attachent l'aviation à ses bases,[et qui] diminuent de façon regrettable et inadmissible sa capacité de manœuvre » ³¹. Il faut donc « réunir le maximum de forces au point principal et au bon moment » ³². En quelque sorte, si l'aviation veut être efficace, c'est à elle de s'adapter aux opérations en cours et non l'inverse.
- 16 Établis en liaison avec les bataillons des colonnes mobiles, les terrains avancés permettent une certaine maîtrise du facteur temps, en raccourcissant les distances ³³. Mais cette pratique oblige aussi à une dispersion du personnel non naviguant entre les différents aérodromes alors même que les rotations des appareils et des équipages s'accroissent. Autre difficulté, les décollages et atterrissages depuis ce type de terrain se font souvent directement sous le feu de l'ennemi. Les norias d'appareils constituent alors de bons repères pour les combattants berbères et seule une lecture attentive du relief et l'habileté des pilotes permettent de limiter les embuscades des Rifains. Ce type d'attaque est d'autant plus facile que les équipages des *Breguet* opèrent à une altitude de 100 ou 200 mètres dans des vallées étroites avec de forts vents rabattants, alors qu'il leur faut près d'une demi-heure pour monter péniblement à 5 000 mètres.

- 17 Malgré tout, pour le chef du 37^e RA, c'est là non seulement le seul moyen de « coller » à la manœuvre des unités terrestres mais aussi de tenter de sécuriser les voies terrestres de communication ³⁴. Dans un contexte de soulèvement généralisé, seule l'aviation permet de limiter les effets de l'avancée de la « dissidence ». Pour Lyautey et les autorités françaises, elle représente alors l'unique force encore capable d'initiative ³⁵. De l'avis même du commandant du 37^e RA : « *Les réserves n'existent pas. La seule réserve capable de manœuvrer dans cette pénible occurrence c'est l'aviation.* »³⁶ À ce titre, à Paris comme dans l'état-major de Lyautey, on attend de l'aviation qu'elle rétablisse l'équilibre ou tout du moins qu'elle ralentisse l'offensive rifaine avant qu'elle n'atteigne Fez et Taza.
- 18 Durant l'été 1925, le gouvernement français prend conscience que la méthode des postes tampons et des colonnes mobiles est vouée à l'échec. Les troupes d'Abd el-Krim sont constamment rejointes par de nouvelles tribus et la perte de la zone frontière s'est accompagnée d'importantes prises de matériels par les Rifains. Malgré les 100 000 hommes engagés ³⁷, les opérations terrestres sont limitées aux exploits individuels de garnisons livrées à elles-mêmes, de compagnies qui entreprennent l'impossible pour tenter de se frayer un chemin ou de bataillons harassés et démoralisés.
- 19 À la mi-juin, alors que Lyautey écrit : « *Djebala et Rifains sont peut-être les meilleurs fantassins au monde* »³⁸, Paul Painlevé, ministre de la Guerre, traverse la Méditerranée en avion pour se rendre compte *de visu* de la gravité de la situation. Au même moment, la colonne du général Colombat, qui originellement devait soutenir l'ensemble des postes du secteur ouest, doit rebrousser chemin pour couvrir en urgence la ville d'Ouezzane. S'ils parviennent à sécuriser la ville, les bataillons français se retrouvent dans l'impossibilité de soutenir les garnisons autour de Tafrant. Pire, les troupes françaises sont rapidement encerclées, l'aviation intervenant une nouvelle fois pour permettre le dégagement ponctuel de pistes qui se referment aussitôt après le passage des avions.
- 20 Au sud, la situation n'est pas meilleure. Se contentant d'exercer une pression sur Ouezzane, Abd el-Krim mène une série d'offensives en direction de Fez, la capitale régionale, et de Taza, qui commande la route vers l'Algérie et qui sert de base de repli aux Français. Mais plus que des positions stratégiques, les villes sont devenues un symbole pour les deux camps. Si Abd el-Krim rêve d'une reconnaissance *de facto et de jure* de la République rifaine ³⁹, Lyautey sait que la prise d'une seule ville serait un coup terrible porté à la pacification du Maroc ⁴⁰. À Paris, à Rabat, parmi les colons français, la situation est jugée catastrophique et l'on fait appel une nouvelle fois à l'aviation pour sauver les deux villes. Alors qu'Abd el-Krim concentre pour la première fois une grande partie de ses forces en un seul point, Armengaud constitue une réserve stratégique de quatre escadrilles de *Breguet* auxquelles se joint une flottille de bombardiers lourds de la marine équipée de bimoteurs multiplaces *Farman F 60 Goliath* ⁴¹.
- 21 Pour Paris, ces unités doivent être employées en priorité pour le bombardement « stratégique » afin de décourager les tribus ralliées aux dissidents et par là même de répondre aux sentiments d'angoisse qui commencent à poindre. Mais le chef du 37^e RA est lui plus mitigé. Pour Armengaud, des bombardements aériens massifs loin au-delà des arrières de la ligne de contact n'auraient qu'un impact militaire restreint ⁴². Les seules cibles possédant une certaine valeur se limitent avant tout aux *souks* et aux quelques bases de départ déjà identifiées. Alors que les opérations tactiques dans la zone même des combats ne sauraient être arrêtées, l'attaque ponctuelle d'une ou de plusieurs tribus ne présage en rien de l'effondrement du gros des troupes dissidentes auxquelles font continuellement face les troupes françaises.

- 22 Commencées dans les derniers jours de juillet, les missions de bombardements « lointains » sont alors orientées en priorité par Armengaud sur les « positions » immédiates et les lignes de communication des harkaennemis ⁴³, dans le secteur de Bab Mizba. Plus qu'une utilisation politique ou d'influence, les bombardements sont donc avant tout pensés par le chef du 37^e RA comme le moyen d'appuyer l'action des forces terrestres. Ainsi pour Armengaud : « *Les attaques aériennes auront des effets d'autant plus positifs qu'elles viseront les mêmes objectifs que les attaques des troupes de terre et qu'elles précéderont seulement ces dernières dans l'espace et dans le temps.* »⁴⁴
- 23 Début août, la progression des Rifains est ainsi fixée en grande partie par les raids du 37^e RA ; pour l'opinion générale, Fez est sauvée grâce aux aviateurs. Le maréchal Lyautey lui-même déclare : « *Nous sommes tous à genoux devant l'aviation.* » ⁴⁵ Cependant, si la menace sur le front sud est provisoirement écartée, la pression exercée par les Rifains sur les principales villes du nord du Maroc font craindre d'autres offensives au printemps, les opérations se stabilisant, mi-octobre en raison des pluies ⁴⁶.
- 24 Pour mettre fin au conflit, le gouvernement ne croit plus en la méthode Lyautey qui, pour Paris, est à l'origine du désastre. À la mi-juillet, Painlevé charge le maréchal Pétain d'une mission d'inspection sur le théâtre marocain au moment où il nomme le général Naulin commandant supérieur des troupes au Maroc. Le 22 août, Pétain prend l'entière responsabilité du protectorat en remplacement de Lyautey. Naulin et Pétain n'arrivent pas seuls : les renforts tant attendus par Lyautey débarquent avec eux. Déjà au mois août, les effectifs terrestres atteignaient 114 bataillons d'infanterie, renforcés par une trentaine de batteries d'artillerie et des chars FT-17. Au début du mois suivant, les renforts provenant de France et des zones d'occupation en Allemagne portent la présence militaire française au Maroc à plus de 140 000 hommes ⁴⁷.
- 25 Sans passé colonial, Pétain entend mener les opérations de guerre contre les dissidents en manœuvrant comme dans le nord de la France dans les derniers mois de la guerre mondiale. Les unités engagées au Rif doivent alors réapprendre à évoluer dans les cadres régimentaires et divisionnaires tout en misant sur leur avance technologique et faire, ainsi, la différence avec les troupes rifaines. Loin de subir la dissymétrie des forces, il entend la retourner à son avantage et trouve dans le colonel Armengaud, qu'il connaît particulièrement bien, un collaborateur des plus attentifs. Les deux officiers partagent alors l'idée que l'aviation n'est pas un service ou une spécialité transverse à l'armée mais bien une composante à part entière et indispensable aux forces terrestres. Pour les deux hommes, seule une combinaison des efforts aériens et terrestres, en plus de la simple convergence des forces, doit être le pilier des prochaines opérations ⁴⁸.
- 26 Même dans le cadre colonial, la capacité à concentrer le plus rapidement une puissance de feu considérable est, pour Pétain, la seule façon moderne de faire la guerre. Aussi, les opérations doivent être réduites dans le temps et localisées. Pour optimiser l'utilisation de l'espace, il démembre les colonnes mobiles de Lyautey en vue de créer des brigades interarmes composées chacune de 2 à 3 groupes mobiles à 4 ou 5 bataillons ⁴⁹.
- 27 Pour assurer la permanence de l'action et maintenir l'initiative, le nouvel état-major français, à la lumière des combats en Europe, entend accentuer la centralisation du commandement et du contrôle des opérations sur l'ensemble du front. Par ce biais, Pétain entend exercer une pression constante sur les harka rifaines et cherche à les pousser à la faute, c'est-à-dire à accepter les conditions d'un combat classique, comme l'avait déjà écrit Armengaud, le 19 juillet 1925 : « *L'offensive rifaine ne peut être arrêtée par une attitude*

défensive. Elle ne peut être arrêtée non plus en s'attaquant aux tribus passées en dissidence. La cause du mal vient du Rif, c'est dans le Rif seulement qu'on peut la supprimer. On ne le peut apparemment qu'en portant dans le Rif des colonnes de toutes armes . » ⁵⁰ Cette nouvelle méthode impose à l'aviation une dispersion des escadrilles à la hauteur du théâtre d'opérations et l'oblige à privilégier une grande réactivité tactique. Plus qu'une véritable intégration des moyens, on demande finalement aux équipages des *Breguet* d'être capables de pourvoir quasiment instantanément à toutes les déficiences des autres armes voire comme dans beaucoup de situations, de les suppléer ⁵¹.

- 28 Les saisons automnale et hivernale, en gelant les opérations militaires, permettent au maréchal Pétain de roder la réorganisation progressive du dispositif français et de nommer le général Boichut commandant supérieur des troupes en remplacement du général Naulin, pro-Lyautey. Le 7 mai 1926, Pétain ordonne une offensive généralisée et de grand style. Aidés par un débarquement de troupes espagnoles dans la baie d'Alhucémas, les groupes mobiles français atteignent le cœur du Rif en quelques jours.
- 29 Abd el-Krim essaie alors de faire face à la contre-attaque française en utilisant les anciens postes de la période Lyautey pour tenter d'y fixer les grandes unités françaises. Cependant, les harka, colonnes mobiles et légères, ne sont pas équipées pour une guerre défensive. Seize jours après la reprise des opérations de guerre, Abd el-Krim capitule à Targuist, le 27 mai 1926. Contraint de prendre une posture défensive, il n'a pu que réutiliser la tactique fondée sur l'occupation des postes du maréchal Lyautey, tout en en subissant à son tour les conséquences.

Les « enseignements » marocains du colonel Armengaud

- 30 En 1928, soit deux ans après la capture d'Abd el-Krim, Armengaud théorise dans une série d'articles pour la *Revue militaire française* sobrement intitulés, « Quelques enseignements des campagnes du Rif en matière d'aviation » l'expérience acquise au Maroc. Compilés quelques mois plus tard, sous la forme d'un ouvrage complet paru chez l'éditeur parisien Berger-Levrault, ces articles fournissent un éclairage inestimable à la fois sur l'action mais surtout sur la doctrine que Paul Armengaud entend dégager des opérations aériennes qu'il a conduites.
- 31 Dès les premières phrases, Armengaud place nettement son étude dans une perspective qui dépasse le simple cadre du théâtre nord-africain : « Notre armée vient de faire au Maroc, en 1925-1926, deux campagnes très dures au cours desquelles l'aviation a pu jouer un rôle de premier plan et tenir une place plus grande que ne l'avait escompté le commandement. Il importe de tirer l'expérience des enseignements qu'elle contient pour la conduite de la guerre coloniale. Si malaisé qu'il soit de généraliser les enseignements d'une guerre, car toute guerre n'est qu'un cas particulier, il faut aussi se demander dans quelle mesure ces enseignements seront valables pour une guerre européenne. » ⁵²Pour le chef du 37^e RA, le Rif marque incontestablement un tournant sur le rôle que doit tenir l'aviation dans un conflit armé, car si « en vérité, l'armement de l'aviation au Maroc et la constitution des unités ont été les mêmes sensiblement qu'en 1918 (...). Les enseignements relatifs aux doctrines d'emploi semblent au contraire importants, et dignes d'une attention immédiate. » ⁵³
- 32 Les enseignements tirés des opérations au Rif sont d'autant plus riches que de l'aveu même de Paul Armengaud : « [Son] commandement s'est parfois écarté par nécessité de la

doctrine officielle pour entrer dans des voies un peu nouvelles. »⁵⁴ À l'inverse de bon nombre de critiques aéronautiques, Armengaud estime que ce n'est pas tant d'un point technique ni même stratégique qu'il convient d'examiner l'aviation mais que, bien au contraire, il faut la considérer sous l'angle de sa participation effective aux opérations réelles. Ainsi, pour le commandant de l'aéronautique au Maroc : « *L'organisation générale de l'armée et la conduite de la bataille de toutes armes pour montrer, en définitive la place de tout premier plan qu'il faudrait faire dès aujourd'hui à l'aviation dans une armée vraiment moderne.* »⁵⁵ La première mesure qu'il préconise ainsi pour une réorganisation des forces aériennes est la centralisation du commandement aérien en vue de garantir à la fois la concentration des efforts au niveau d'un théâtre d'opération tout en rendant possible une décentralisation effective des moyens directement sur les lieux mêmes du combat⁵⁶.

- 33 Avant l'arrivée de Pétain au Maroc, les aviateurs avaient la charge du contrôle, de l'organisation et de la planification de toutes les missions aériennes, le chef du 37^e RA décidant, en dernier ressort, de l'allocation des missions. Durant les premiers mois de la guerre, l'urgence de la situation et la faiblesse des unités terrestres contraignent Armengaud à privilégier un engagement tactique, ponctuel et disséminé des différentes escadrilles⁵⁷. À ce titre, la menace qu'exerce Abd el-Krim sur Fez et Taza et la défaite enregistrée par les unités terrestres lui permettent de démontrer que la meilleure utilisation de l'aviation n'est pas uniquement tactique, mais au contraire que son emploi se situe bien niveau du théâtre des opérations⁵⁸.
- 34 Lorsque Pétain entend établir des « brigades interarmes » pour pénétrer au cœur du Rif, Armengaud obtient que les actions tactiques de l'aviation soient désormais gérées par les officiers de renseignement des escadrilles directement « embrigadées » dans les groupes mobiles⁵⁹. Au-dessus des groupes mobiles, un officier supérieur issu de l'aviation prend alors à son compte toutes les demandes d'appui et de soutien aérien de chaque « secteur terrestre »⁶⁰, la réduction des niveaux intermédiaires de commandement devant garantir un maximum de souplesse⁶¹.
- 35 Pour gérer cette décentralisation des moyens, le commandant de l'aéronautique au Maroc, en plus des fonctions organiques conventionnelles, oriente et coordonne donc les efforts aériens du théâtre d'opération et peut demander à garder une partie des unités sous son autorité. In fine, la double casquette de « chef du 37^e régiment d'aviation » et de « commandant de l'aéronautique au Maroc » permet à Armengaud d'orienter, de surveiller et de faire intervenir tout le dispositif aérien et aéroterrestre en proposant des opérations tactiques combinées toujours à l'échelle du théâtre. Ainsi, le colonel Armengaud est l'unique interface aérien du commandement supérieur terrestre durant toutes les phases du conflit.
- 36 Une fois la centralisation du commandement obtenue, encore faut-il que l'ensemble des moyens aériens puissent jouer pleinement leur rôle sur le champ de bataille et que l'on favorise « (...) leur emploi constant dans le combat terrestre »⁶². À l'exemple des escadrilles de Breguet dans le Rif, Armengaud défend alors la constitution d'une « aviation de ligne » capable de servir d'artillerie de campagne volante pour appuyer les efforts combinés de l'infanterie, de l'artillerie et des chars⁶³. L'échange d'officiers entre l'aviation et le reste de l'armée doit alors être généralisé et non plus seulement cantonné aux unités d'observation⁶⁴.
- 37 Loin des ressources de la métropole et dans un contexte de conflit irrégulier, l'avion doit cesser d'être un simple moyen tactique pour devenir l'un des acteurs du combat au même titre que le fantassin, l'artilleur ou le cavalier. Face à un ennemi particulièrement mobile

et déterminé, l'aviation l'emporte même sur les autres armes du fait de sa plus grande réactivité. Selon Armengaud, l'essentiel des missions tactiques accomplies par l'aviation au Rif, se résume essentiellement à trois types d'actions :

- 38 - 1) L'engagement des groupes mobiles : alertées par un avion de surveillance qui orbite autour des troupes en mouvement, les escadrilles d'astreinte font décoller leurs patrouilles pour réaliser des bombardements préventifs de protection en avant et sur les flancs des bataillons ⁶⁵.
- 39 - 2) L'appui aérien rapproché proprement dit : l'aviation est alors utilisée comme une « *artillerie volante d'armée* »⁶⁶ en vue de préparer l'engagement des troupes, de créer des barrages de feu roulant, de contenir l'effort de l'ennemi ou encore de faciliter le dégagement et l'évacuation des garnisons ⁶⁷.
- 40 - 3) Les actions de harcèlement et d'interdiction des lignes de ravitaillement ennemies : face à la mobilité des harka rifaines, l'artillerie terrestre n'est pas assez réactive pour briser leurs dispositifs. L'intervention rapide de l'aviation permet alors d'assurer, au moins, la neutralisation effective des efforts ennemis et le déploiement des unités terrestres amies ⁶⁸.
- 41 Reflets d'une lutte particulièrement âpre, ces trois types d'actions apparaissent comme les corollaires indispensables à l'action des différentes armes terrestres en démultipliant leurs capacités respectives. Dans le Rif, la « *puissance aérienne* » s'incarne dans la fusion d'une cavalerie, d'une artillerie et des armes collectives de l'infanterie en une arme volante et polyvalente ⁶⁹. Pour Armengaud, cette diversité de missions est la condition *sine qua non* de la pénétration profonde des groupes mobiles. L'aviation permet donc une rapidité dans l'exécution, une concentration des efforts et une permanence dans l'action. Si l'aviation est un excellent « instrument tactique », ses effets en revanche doivent impérativement être combinés à l'effort stratégique général. Dès lors, c'est l'utilisation stratégique du potentiel tactique de l'aviation, tel que l'a révélé le conflit rifain, que le colonel Armengaud entend mettre en lumière.
- 42 Selon Paul Armengaud, la guerre coloniale au Rif contient donc en germes une nouvelle vision stratégique. La lutte contre l'insurrection des premiers mois du conflit est l'exemple type d'un effort de planification stratégique où l'aspect militaire ne peut se concevoir sans volet politique. L'avion est alors l'intermédiaire nécessaire à la conduite des opérations. C'est, là aussi, l'avis des autorités coloniales à Rabat et du gouvernement de Paris qui, lors de la suspension des combats terrestres au cours de l'hiver 1925-1926, exigent qu'une campagne de bombardements soit menée sur les arrières du territoire afin de menacer directement les Rifains chez eux.
- 43 Armengaud oriente alors, un peu malgré lui, l'action de son aviation sur l'interdiction économique (bombardements de *souks*), le harcèlement des activités politiques des dissidents (attaque des principaux lieux de rencontre) et les actions de représailles (incendie de localités rebelles). Opérant régulièrement en groupes d'une dizaine d'appareils, les *Breguet 14* et les bimoteurs *Farman Goliath* délivrent plus de 407 tonnes en 2 302 missions rien qu'au cours de l'hiver 1925-1926 ⁷⁰. Si le chef du 37^e RA se montre dans l'ensemble assez rétif à l'action autonome de l'aviation, c'est que pour lui: « *Il n'est pas douteux que l'aviation contribue pour une large part à amener les populations à la composition et à provoquer les pourparlers ; mais il serait illusoire de compter encore sur elle seule pour assurer le succès contre un ennemi aussi résolu qu'Abd el-Krim et ses Rifains.* » ⁷¹

- 44 D'un point de vue éthique ⁷², moral ⁷³ et pour des raisons d'efficacité militaire, l'aviation doit d'abord faire sentir son action armée sur les lieux même du combat terrestre sinon au moins sur les arrières immédiats du champ de bataille réel.

Conjonction des effets tactiques et relativisation des actions stratégiques ?

- 45 Pour le colonel Armengaud, la « *puissance aérienne* » n'a pas de visée proprement stratégique. Elle est d'abord d'essence opérationnelle comme le sont, par ailleurs pour lui, les puissances terrestres ou maritimes. De leur convergence naît la stratégie qui n'est que la gestion combinée de l'intégralité d'un conflit. Ainsi selon lui, ce ne sont plus les seuls moyens mis en œuvre qui comptent mais bien leurs effets qui interagissent sur l'ensemble de la crise.
- 46 La guerre du Rif voit la perte de près de 3 722 soldats français, dont 40 aviateurs ⁷⁴. Alors même qu'en sauvant Fez et Taza, en permettant la pénétration de puissants groupes interarmes au cœur même du territoire ennemi et en frappant les esprits par la puissance de ses coups, on aurait pu croire que l'aviation constituait la solution face à un soulèvement et une guérilla de type insurrectionnel.
- 47 Cependant, l'outil aérien n'est pas le moyen en quelque sorte « magique » de mener les conflits dits asymétriques, mais son utilisation raisonnée et raisonnable est une composante opérationnelle nécessaire à toute armée engagée dans des opérations de contre-guérilla. Tactiquement, l'aviation garantit l'asymétrie nécessaire à la manœuvre et à l'engagement des troupes au sol. À l'échelle du théâtre d'opération, la maîtrise du ciel permet de se maintenir sur le terrain et d'éviter ainsi une défaite stratégique aux lourdes conséquences politiques. La « *puissance aérienne* » prépare l'engagement terrestre, agit elle-même sur le champ de bataille, mais ne permet ni de contrôler le terrain, ni de rallier dissidents ou rebelles. Ses effets doivent être cumulés aux actions des autres composantes des forces armées et des autorités civiles. Seule la convergence des effets permet d'entrevoir une reconquête même relative d'un territoire et ce, en définitive, quelque soit le type de conflit ⁷⁵.

NOTES

1. En 1917, au plus dur des combats sur le front européen, l'armée française doit maintenir en permanence pas moins d'une vingtaine de bataillons au Maroc pour des missions de police notamment dans le Moyen Atlas et au Tafilalet.
2. Sur le lien entre identité tribale et culture guerrière dans le nord marocain voir : CHARNAY (Jean-Paul), *Technique et géosociologie, la guerre du Rif et le nucléaire en Orient*, Anthropos, Paris, 1984, p. 20-27.
3. Né dans la tribu Beni Ouriaghel en 1882, Mohammed ben Abd el-Krimal Khabati étudie la théologie et les lois coraniques à Fez. Avec l'assentiment du gouvernement espagnol, il devint

Cadi (juge religieux) à Melilla. En 1921, son père lui demande de revenir au pays et de prendre sa succession à la tête de la révolte contre les troupes espagnoles.

4. PESQUIES-COURBIER (Simone), « La Guerre du Rif », *Icare*, SNPL, Paris, 1987, n° 121, p. 96.

5. Né en 1879, Paul Armengaud décide à sa sortie de St-Cyr de servir dans l'infanterie, avant de choisir en 1914 d'être détaché au Service aéronautique. En 1917, il commande l'aviation du groupe d'armées du Centre, lorsque celui-ci est commandé par le général Pétain. Affecté en tant qu'officier de liaison à l'état-major du général américain Billy Mitchell, il retrouve après guerre le maréchal Pétain au ministère de la Guerre. En 1921, il occupe les fonctions de chef d'état-major du maréchal Fayolle, inspecteur général de l'Aéronautique. Alors que ses galons de colonel le désignent pour commander un régiment, Armengaud est d'abord désigné pour diriger le 11^e RAB de Metz. C'est sur sa demande, et avec la recommandation du maréchal Fayolle, qu'il est envoyé au Maroc en prévision d'une possible aggravation de la situation militaire.

6. SHD/AI, 1 P 12409, *Extrait signalétique des services du général d'armée aérienne Paul Marie François Armengaud*, s.d.

7. ARMENGAUD (Paul), *Quelques enseignements des campagnes du Rif en matière d'aviation*, Berger-Levrault, Paris, 1928, p. 114.

8. SHD/AI, 2 C 35, *Instruction sur l'organisation et l'emploi de l'aviation au Maroc*, rapport du maréchal Lyautey, 1^{er} avril 1923, 32 pages.

9. À la fin de 1918, les services officiels entreprennent de passer des chiffres romains (Br XIV) aux chiffres arabes (Br 14) pour la dénomination des appareils militaires.

Déjà au printemps 1912, lors de la pacification du sud marocain, le lieutenant Monlais, de la section d'aviation du Maroc, avait entrepris par trois fois la destruction par bombes incendiaires de récoltes appartenant aux tribus rebelles. C'est la première intervention directe de l'aviation militaire française dans des opérations terrestres.

10. À la fin de 1918, les services officiels entreprennent de passer des chiffres romains (Br XIV) aux chiffres arabes (Br 14) pour la dénomination des appareils militaires.

11. CHAMPEAUX (A.), *Michelin et l'aviation, 1896-1945, patriotisme industriel et innovation*, Lavauzelle, Paris, 2006, p. 265.

12. Son fuselage est doté en fond de carlingue d'un vitrage spécifique à la prise de vue photographique. Sa vitesse maximale approche les 180 km/h pour une altitude maximale de 6 000 mètres. Si son armement est limité à un lance-bombe unique capable de délivrer 10 bombes de 10 kg, et des deux mitrailleuses, Armengaud fait rajouter localement 2 lance-bombes de 50 kg sur les appareils en service au Maroc qui prennent dès lors la dénomination de *Breguet 14 A2-B2*, consacrant ainsi la polyvalence de l'appareil.

13. ARMENGAUD (Paul), *Quelques enseignements...*, *op.cit.*, p. 81-82.

14. ARMENGAUD (Paul), *Quelques enseignements...*, *op.cit.*, p. 80-81.

15. DAVID (J.), PALMIERI (B.), *Les escadrilles de l'aéronautique militaire française, symbolique et histoire, 1919-1920*, SHAA, Vincennes, 2005, p. 518.

16. Il s'agit des escadrilles VR 551 (1^{re} escadrille) ; VR 552 (2^e escadrille) ; VR 552 (3^e escadrille) ; F 553 (4^e escadrille) ; F 554 (5^e escadrille) AR 558 (6^e escadrille), héritières de formation déjà présentes au Maroc et opérant durant la guerre sur *Voisin 10* ou sur *Dorand*.

17. PESQUIES-COURBIER (Simone), « La Guerre du Rif », *op.cit.*, p. 60 ; CHARNAY (Jean-Paul), *Technique et géosociologie, la guerre du Rif et le nucléaire en Orient*, Anthropos, 1984, p. 67.

18. ARMENGAUD (Paul), *Quelques enseignements*, *op.cit.*, p. 100. Armengaud donne le chiffre de 34 pilotes ayant dépassé les deux ans de présence au Maroc.

19. *Ibid.*, p. 99.

20. CHARNAY (Jean-Paul), *Technique et géosociologie...*, *op.cit.*, p. 62.

21. ARMENGAUD (Paul), *Quelques enseignements*, *op.cit.*, p. 3-4.

22. *Ibid.*, p. 14. Pour accélérer le rassemblement de ces moyens aériens, limitée par la séparation entre échelons volants (équipages et machines) et roulants (mécaniciens, pièces, services administratifs...), Armengaud favorise ainsi la transformation instantanée d'une partie des *Breguet 14* en avions de transport.
23. CHARNAY (Jean-Paul), *Technique et géosociologie...*, *op.cit.*, p. 53 ; PESQUIES-COURBIER (Simone), « La Guerre du Rif... », *op.cit.*, p. 58 ; CHARNAY (Jean-Paul), *Technique et géosociologie...*, *op.cit.*, p. 53.
24. PESQUIES-COURBIER (Simone), « La Guerre du Rif... », *op.cit.*, p. 58
25. CHARNAY (Jean-Paul), *Technique et géosociologie...*, *op.cit.*, p. 68.
26. Principalement à partir des terrains de Fez et de Beni Malek.
27. Exemple entre tous de cet état de fait, le poste de Rihana (région des Beni Routen), composé de 32 Européens et de 60 combattants indigènes du 2/12 RTC, attend désespérément depuis le 9 juin, sous le feu rifain un hypothétique ravitaillement et une évacuation éventuelle, avant de tomber le 9 juillet après 30 jours de défense solitaire, le groupe mobile du sous-secteur combattant déjà pour tenter de faire replier quatre autres garnisons. GOUREAU (général), *Rapport du général commandant le secteur Ouest sur la défense et la chute du poste de Rihana*, juillet 1925, dans Simone Pesquies-Courbier, « La Guerre du Rif... », *op.cit.*, p. 61.
28. Pour la psychologue Catherine Gobron, qui a entrepris d'analyser le témoignage de Jean Modret, soldat du 15^e RTA lors des opérations au Rif, l'aviation est perçue à cette occasion comme : « (...) possédant une valence bénéfique suffisante pour entretenir chez les combattants, l'espoir "d'en sortir", et un sentiment de sécurité potentielle. (...) il semble que l'aviation ait fonctionné, au niveau de l'imaginaire du combattant, comme agent magique de salut... » dans Catherine Gobron, « Témoignage oral sur la guerre du Rif, essai d'analyse du discours », *Icare*, *op.cit.*, p. 105.
29. Dans le Rif, l'aéronautique française met également en place le premier schéma d'évacuations médicales systématiques, avec points de ramassage, de rassemblement et de dispersion. Pour cette mission particulière, chaque escadrille est équipée de deux avions sanitaires pour le transport de brancards. Entre avril 1925 et juin 1926, environ 1 355 évacuations sanitaires par voie aérienne sont ainsi réalisées au Maroc. PESQUIES-COURBIER (Simone), « La Guerre du Rif... », *op.cit.*, p. 95.
30. CHARNAY (Jean-Paul), *Technique et géosociologie...*, *op.cit.*, p. 53.
31. ARMENGAUD (Paul), *Quelques enseignements...*, *op.cit.*, p. 12.
32. *Ibid.*, p. 13.
33. À l'automne 1925, à la fin de l'offensive d'Abd el- Krim, les avions français n'auront en moyenne pas plus de 6 kilomètres à parcourir avant d'arriver sur leurs zones respectives d'intervention. Cette pratique entre toutefois en contradiction avec les règlements officiels qui favorisent au contraire la répartition fixe des moyens aériens par secteurs terrestres en vue de garantir la couverture de l'ensemble du front et la centralisation de l'effort logistique.
34. ARMENGAUD (Paul), *Quelques enseignements...*, *op.cit.*, p. 96-97.
35. Pour les seuls mois de mai et de juin, le 37^e régiment d'aviation accomplit 1 685 missions (2 851 vols de guerre) et largue 120 tonnes de bombes pour la perte de six aviateurs. CHARNAY (Jean-Paul), *Technique et géosociologie...*, *op.cit.*, p. 69.
36. ARMENGAUD (Paul), « Emploi de l'aviation au Maroc en 1925. Aperçu général de la campagne, ses trois grandes phases », *Revue de l'aéronautique militaire*, mars-avril 1926, p. 37.
37. CHARNAY (Jean-Paul), *Technique et géosociologie...*, *op.cit.*, p. 48.
38. COURCELLE-LABROUSSE (V.) et MARMIE (N.), *La guerre du Rif, Maroc 1921-1926*, 2008, p.203.
39. CHARNAY (Jean-Paul), *Technique et géosociologie...*, *op.cit.*, p. 32-33.
40. Il obtient au début du mois de juillet que le sultan Moulay Youssef visite Fez pour mobiliser la population contre le « traître ». Abd el-Krim réplique à l'intervention active du sultan en proclamant le *djihad*. Une colonne de 6 000 hommes commandée par le frère du sultan se porte

alors sur Taza tandis qu'une éphémère escadrille formée de volontaires américains, qui prend le nom d'escadrille chérifienne, entre en action.

41. SHD/AI, 2 C 35, « Note sur l'arrivée de 6 avions Goliath en renfort », 28 août 1925.
42. ARMENGAUD (Paul), *Quelques enseignements*, op.cit., p. 26-36.
43. SHD/AI, 2 C 35, commandement général du front nord, *Projet de programme des bombardements des arrières ennemis*, 19 juin 1925.
44. ARMENGAUD (Paul), *Quelques enseignements*, op.cit., p. 30.
45. Déclaration du maréchal Lyautey à Guy Gaborit de Montjou rapporteur de la commission d'enquête sénatoriale. Cité par Simone Pesquies-Courbier, « La Guerre du Rif... », op.cit., p. 91.
46. CHARNAY (Jean-Paul), *Technique et géosociologie...*, op.cit., p. 69-70.
47. PESQUIES-COURBIER (Simone), « La Guerre du Rif... », op.cit., p. 73.
48. Sur les relations entre Armengaud et Pétain entre 1917 et 1918 et leur appréciation commune du rôle de l'aviation voir, entre autres : KRUGLER (Gilles), « De la suprématie à la supériorité : l'aviation française au dessus de la Suippes et de la Meuse entre avril et août 1917 », dans François Cochet (dir.), *Des Monts de Champagne à Verdun*, 14-18 éditions, Paris, 2007, p. 149-167.
49. CHARNAY (Jean-Paul), *Technique et géosociologie...*, op.cit., p. 69-70.
50. SHD/AI, 2 C 35, Paul Armengaud, *Réflexions et observations sur le problème posé par l'attaque rifaine*, rapport manuscrit fait au maréchal Lyautey, 19 juillet 1925, p. 8.
51. ARMENGAUD (Paul), *Quelques enseignements...*, op.cit., p. 61.
52. *Ibid.*, p. 1.
53. *Idem.*
54. *Ibid.*, p. 2.
55. *Idem.*
56. C'est-à-dire selon les propres termes d'Armengaud réaliser : « La combinaison des deux règles : concentration des forces et permanence des zones d'actions. » dans Paul Armengaud, « *Quelques enseignements...* », op.cit., p. 14.
57. ARMENGAUD (Paul), *Quelques enseignements...*, op. cit., p. 8-13.
58. « Le commandant supérieur de l'aviation devra être le chef effectif, non pas seulement des réserves générales, mais de l'ensemble de l'aviation. Au cas où la presque totalité des réserves sera déployée au profit d'une armée ou d'un groupe d'armées, l'unité et la continuité du commandement ne pourront être maintenues que s'il prend le commandement de toute l'aviation ou de cette armée, ou de ce groupe d'armées. » ARMENGAUD (Paul), *Quelques enseignements...*, op.cit., p. 18.
59. *Ibid.*, p. 51.
60. C'est à dire au niveau de la division terrestre.
61. ARMENGAUD (Paul), *Quelques enseignements...*, op.cit., p. 17-18.
62. *Ibid.*, p. 72.
63. *Ibid.*, p. 32-43 ; 43-61 ; 81-85.
64. *Ibid.*, p. 105-106.
65. *Ibid.*, p. 50-52.
66. *Ibid.*, p. 55.
67. *Ibid.*, p. 57-59.
68. *Ibid.*, p. 49 ; 53-54.
69. Après un siège acharné de plus d'une semaine, le capitaine Duboin commandant le 7/1 RTS déclarera à Armengaud : « Je croyais connaître l'aviation, je sais aujourd'hui combien je la méconnaissais. Ce que je viens de voir est pour moi une révélation. L'aviation c'est la synthèse des trois armes. » ARMENGAUD (Paul), *Quelques enseignements...*, op.cit., p. 61.
70. CHARNAY (Jean-Paul), *Technique et géosociologie...*, op.cit., p. 70.
71. ARMENGAUD (Paul), *Quelques enseignements...*, op.cit., p. 31.

72. « Mieux vaut (...), empêcher que nos frères d'armes ne soient tués ou faits prisonniers, que de tuer un plus grand nombre de dissidents. » *Ibid.*, p. 28

73. « Mieux vaut détruire ou démoraliser les dissidents guerriers et valides qui ont accouru presque tous au combat, que les vieillards, femmes et enfants restés à l'arrière. » *Idem.*

74. 14 % des officiers du 37^e RA trouvent ainsi la mort au Maroc. L'aviation française a effectué plus de 10 907 vols de guerre et largué 1 154 tonnes de bombes. 2 300 soldats ont été évacués par voie aérienne et de nombreuses garnisons, compagnies voire des bataillons entiers doivent leur survie à l'intervention des avions.

75. ARMENGAUD (Paul), *Quelques enseignements...*, *op.cit.*, p. 105 ; CHARNAY (Jean-Paul), *Technique et géosociologie...*, *op.cit.*, p. 68-72. Éloignés par nature de l'expérience britannique de l'*Air Control*, les concepts défendus par Armengaud trouvent un certain écho en Allemagne, à travers la plume de Hans Ritter et plus paradoxalement aux Etats-Unis aussi bien parmi les aviateurs des *Marines* qu'au sein de l'*Us Army Command and General Staff School*. Sur cette reprise de l'expérience de l'aviation française du Rif voir donc entre autres : X, "Lessons in Aviation Learned from the War in Morocco", *The Field Artillery Journal*, Vol. XVIII, 4, mai-juin 1928 ; ROWELL (Ross) (major, USMC), "The Air Service in Minor Warfare", *Proceedings*, United States Naval Institute, octobre 1929 ; X, *Air Force in Minor War*, ACTS, Langley Field, mai 1930-janvier 1934 ; General Staff School : EVANS (William T.), *Task Force and use of Aviation in Minor War*, Individual Research Study, Fort Leavenworth, 1934 ; BUTLER (W.O.) (major, Air Corps), MALASKY (H. M.) (major), *Some lessons in Aviation Matters from the Rif Campaign (1925-26)*, Individual Research Study, Fort Leavenworth, 1935 ; DEFORD (Earl H.) (captain, Air Corps), *A Critical Analysis of Air Operations Since the World War*, Individual Research Study, Fort Leavenworth, 1935.

RÉSUMÉS

Dans les conflits insurrectionnels qui suivent la Première Guerre mondiale, les fondamentaux du combat contre-insurrectionnel que ce sont la réactivité, la mobilité et la prise d'initiative, sont amplifiés par l'apparition de l'aviation devenue, depuis 1923, officiellement la « 5^e arme » de l'armée française. Cette évolution d'un type de combat souvent qualifié d'irrégulier est perçue de manière particulièrement forte lors de la guerre du Rif, où la doctrine de la « tâche d'huile », promue par Lyautey, trouve en partie ses limites face aux discours culturels et sociaux développés par Abd el-Krim. Développé et propagé par le colonel Paul Armengaud, commandant et organisateur de l'ensemble de l'aéronautique au Maroc, lors des opérations contre les Rifains, l'emploi tactique et coordonné de l'aviation, en appui direct des troupes au sol se révèle l'un des facteurs clés d'abord de la défense des unités terrestres françaises avant de permettre leur rétablissement et la reprise de l'initiative face aux troupes du chef berbère. Formalisé, en 1928, dans un ouvrage intitulé *Quelques enseignements de la campagne du Rif en matière d'Aviation*, l'expérience d'Armengaud sert plus tard de fondement aux premières théories françaises en matière d'appui tactique et de bombardement d'assaut à la veille de la Seconde Guerre mondiale.

In insurgent conflicts after World War I, the fundamentals of counter-insurgency combat of responsiveness, mobility and initiative-taking were amplified by the development of aviation that had become, since 1923, officially the "fifth arm" of the French army. This evolution of a type of combat often called irregular is perceived as particularly important during the Rif War, when the doctrine of the "oil drop" promoted by Lyautey encountered in part its limits in the

face of cultist [religious] and social concepts developed by Abd el Krim. Developed and propagated by Colonel Paul Armengaud, commander and organizer of all aviation in Morocco, during operations against the Rifians, the tactical employment and coordination of aviation in direct support of ground troops proved to be a key factor in the initial defense of French ground units before permitting the reestablishment and retaking of the initiative from the troops of the Berber chief. Formalized in 1928 in a book entitled *Quelques enseignements de la campagne du Rif en matière d'Aviation*, the experience of Armengaud served as the basis for later French theories on tactical support and bombardment on the eve of World War II.

INDEX

Mots-clés : aviation, colonisation, Maroc

AUTEUR

GILLES KRUGLER

Officier rédacteur à la division études et enseignement du Service historique de la Défense. Il est doctorant en histoire à l'université Paris IV et a reçu, en 2004, le prix de l'armée de l'Air pour ses travaux sur la naissance du bombardement stratégique et, en 2005, celui de l'IEP d'Aix-en-Provence et de l'IHEDN pour son mémoire sur l'inscription de l'arme aérienne dans la manœuvre interarmées. Il a notamment publié, *Le Corsaire de l'Air, Maurice Happe et la naissance du bombardement stratégique* (SHD, 2006) et en collaboration avec Frédéric Guelton, *1918 : l'étrange Victoire* (Textuel, 2008).