

Le 22 novembre 1954 marque la naissance officielle de l'Aviation légère de l'Armée de Terre (ALAT), une innovation organisationnelle majeure dans l'histoire militaire française. Cette création répond à une nécessité opérationnelle identifiée durant les conflits de décolonisation, particulièrement en Indochine, où l'armée de Terre constate les limites de sa dépendance vis-à-vis de l'armée de l'Air pour les missions d'observation, de liaison et d'appui rapproché.

Contexte et origines

Les prémices de cette aviation terrestre remontent aux années d'après-guerre. En Indochine, entre 1946 et 1954, les unités au sol éprouvent régulièrement des difficultés à obtenir un appui aérien immédiat. L'Armée de l'Air, concentrée sur ses missions stratégiques et disposant de moyens limités, ne peut satisfaire l'ensemble des demandes tactiques des commandants d'unités terrestres. Les délais de réaction, les contraintes de coordination interarmes et les priorités divergentes entre les deux armées créent un fossé entre les besoins du terrain et les capacités disponibles.

Dès 1948, quelques officiers visionnaires commencent à expérimenter l'emploi d'appareils légers directement intégrés aux unités terrestres. Ces essais, menés de manière informelle, démontrent l'intérêt d'une aviation organique capable d'intervenir rapidement pour des missions d'observation d'artillerie, de reconnaissance immédiate, d'évacuation sanitaire et de liaison entre états-majors. Les résultats encourageants en Indochine alimentent la réflexion au sein de l'état-major de l'Armée de Terre.

L'idée d'une aviation organique de l'armée de Terre n'est pas une innovation française isolée. Les forces armées américaines développent depuis la Seconde Guerre mondiale une aviation légère dédiée, avec des appareils comme le Piper L-4 Cub. L'*US Army* utilise massivement ces moyens en Corée entre 1950 et 1953, confirmant la pertinence du concept. Les observateurs français en tirent des enseignements sur l'organisation, la doctrine d'emploi et les types d'appareils adaptés à ces missions.

L'armée britannique mène également des expérimentations similaires, tandis que plusieurs nations européennes s'intéressent à ce nouveau modèle d'intégration aéro-terrestre. La France s'inscrit dans ce mouvement international, tout en développant ses propres spécificités doctrinales et organisationnelles.

Les résistances institutionnelles

La création de l'ALAT suscite des oppositions considérables, principalement de la part de l'Armée de l'Air qui y voit une atteinte à son monopole des opérations aériennes. Les débats entre les états-majors sont intenses. L'Armée de l'Air argue de la nécessité d'une unité de commandement pour l'ensemble des moyens aériens, invoquant des considérations de cohérence doctrinale, d'efficacité opérationnelle et de rationalisation budgétaire.

Les partisans de l'aviation légère de l'armée de Terre opposent la réalité du terrain. Ils soulignent que les missions envisagées relèvent de l'appui direct et immédiat aux unités combattantes, nécessitant une réactivité incompatible avec les circuits de coordination interarmées. L'argument central repose sur la notion de subsidiarité opérationnelle : confier au chef tactique terrestre les moyens aériens dont il a besoin pour conduire sa mission, sans dépendre d'une autre armée pour les fonctions élémentaires.

Le ministère de la Défense nationale doit arbitrer entre ces positions antagonistes. Les retours d'expérience d'Indochine, où la chute de Dien Bien Phu en mai 1954 a démontré les limites de la coordination aérienne dans un contexte de guerre asymétrique, pèsent dans la décision finale.

La décision du 22 novembre 1954

Le décret du 22 novembre 1954 officialise la création de l'Aviation légère de l'armée de Terre. Ce texte réglementaire définit les missions, l'organisation et les limites de cette nouvelle composante. L'ALAT reçoit pour mandat principal l'observation au profit de l'artillerie, la liaison, la reconnaissance tactique immédiate et l'évacuation sanitaire. Les missions de combat restent exclues du périmètre initial, constituant un compromis avec l'armée de l'Air.

Les appareils autorisés sont des avions légers monomoteurs, simples et rustiques, capables d'opérer depuis des terrains sommaires. Le poids maximal est initialement limité, excluant les appareils plus lourds et les hélicoptères de grande capacité. Cette restriction technique constitue une garantie donnée à l'Armée de l'Air pour préserver ses prérogatives sur les moyens aériens plus conséquents.

L'organisation prévoit la création progressive d'unités d'aviation légère intégrées aux grandes unités terrestres. Chaque division doit disposer à terme de sa propre composante aérienne, placée sous l'autorité directe du général commandant. Cette structure organique garantit la réactivité recherchée et l'autonomie décisionnelle du commandant tactique.

Les moyens initiaux

Les premiers appareils de l'ALAT sont des Piper L-18 et L-21, des avions légers américains déjà utilisés de manière expérimentale. Ces monoplans à aile haute, propulsés par un moteur à pistons de faible puissance, peuvent décoller et atterrir sur des distances très courtes. Leur simplicité mécanique facilite l'entretien en campagne, critère essentiel pour des opérations en Afrique du Nord où le conflit algérien débute précisément en novembre 1954.

Le personnel initial provient de plusieurs sources. Des officiers et sous-officiers volontaires suivent une formation de pilotage accélérée. Certains possèdent déjà un brevet civil, d'autres découvrent le pilotage. La sélection privilégie des cadres ayant une expérience opérationnelle terrestre, garantissant une compréhension intime des besoins tactiques. Cette double compétence, terrestre et aérienne, constitue l'identité de l'ALAT et la distingue des aviateurs

traditionnels. Les mécaniciens et techniciens sont formés spécifiquement pour les appareils légers. L'infrastructure logistique reste embryonnaire, avec des moyens de maintenance limités et une dépendance partielle vis-à-vis des structures de l'armée de l'Air pour certaines opérations de soutien complexes.

L'emploi en Algérie

La création de l'ALAT coïncide avec le déclenchement de l'insurrection algérienne le 1^{er} novembre 1954. Cette concomitance n'est pas fortuite : les leçons d'Indochine conduisent l'état-major à anticiper les besoins d'une nouvelle guerre de contre-insurrection. L'Algérie devient immédiatement le terrain d'expérimentation et de validation du concept d'aviation légère.

Dès 1955, les premières unités d'ALAT sont déployées en Algérie. Elles effectuent des missions de reconnaissance pour localiser les groupes rebelles dans le djebel, de réglage d'artillerie pour les tirs de contre-batterie, d'évacuation de blessés depuis des postes isolés et de liaison entre les unités dispersées sur un territoire immense. La capacité à poser un appareil sur un plateau sommaire ou une piste tracée par le génie devient un atout tactique majeur.

Les résultats opérationnels valident rapidement le concept. Les commandants d'unités apprécient de disposer d'une capacité aérienne réactive, disponible immédiatement sans procédure de demande complexe. L'observation aérienne permet d'identifier des positions ennemies invisibles depuis le sol, d'ajuster précisément les tirs d'artillerie et d'évaluer les résultats des frappes. L'évacuation sanitaire sauve de nombreuses vies en réduisant drastiquement les délais d'acheminement vers les hôpitaux.

L'évolution vers l'hélicoptère

Si l'ALAT naît avec des avions légers à voilure fixe, son avenir réside dans la voilure tournante. Les premières expérimentations d'hélicoptères débutent dès 1955. Le Bell 47, petit hélicoptère biplace américain reconnaissable à sa bulle transparente, est évalué pour des missions d'observation et d'évacuation sanitaire. Ses capacités de vol stationnaire et d'atterrissage vertical ouvrent des perspectives nouvelles pour les opérations en terrain accidenté.

En 1956, l'ALAT reçoit ses premiers hélicoptères de manœuvre, capables de transporter plusieurs combattants. Cette évolution transforme progressivement la doctrine d'emploi. De la simple observation et liaison, l'aviation légère de l'Armée de Terre évolue vers des missions d'héliportage tactique, préfigurant les grandes opérations aéromobiles des années suivantes.

Le 21 février 1956, le 3^e RPC réalise la première opération héliportée de l'histoire lors de l'opération 744 en Kabylie. Cette date marque une rupture doctrinale fondamentale dans l'emploi des moyens aériens au profit des unités terrestres. L'innovation ne réside pas dans l'utilisation de l'hélicoptère en tant que tel, mais dans sa fonction tactique : il ne s'agit plus de transporter des blessés ou du matériel vers l'arrière, mais de projeter des combattants

directement sur des objectifs inaccessibles par les moyens terrestres conventionnels. L'opération 744 démontre la pertinence du concept. Les parachutistes sont hélicoptérés sur des positions dominantes qui commandent les axes de repli des forces adverses. Cette capacité de projection verticale permet de boucler rapidement une zone, d'interdire les échappatoires et de créer des situations tactiques favorables. Les résultats opérationnels valident immédiatement l'approche.

L'emploi des hélicoptères armés apparaît également en Algérie. Face aux contraintes du terrain et à la mobilité des forces adverses, des initiatives locales conduisent à équiper des hélicoptères de mitrailleuses et de roquettes. Ces aménagements, d'abord artisanaux, démontrent la pertinence de l'appui-feu hélicoptéré. Ils ouvrent la voie aux futurs hélicoptères de combat, bien que cette évolution suscite de nouvelles tensions avec l'armée de l'Air.

Avec le colonel Félix Brunet de l'armée de l'Air, Bigeard développe les premières véritables opérations hélicoptérées, où les hélicoptères cessent de faire du simple transport pour devenir les instruments de la manœuvre. Cette collaboration interarmées est essentielle. Les pilotes de l'armée de l'Air, formés aux missions de transport, doivent s'adapter aux exigences spécifiques du combat hélicoptéré : approches rapides à basse altitude, débarquement sous le feu potentiel, coordination avec les unités au sol en temps réel.

Bigeard impose des exercices d'entraînement intensifs. Les parachutistes apprennent à embarquer et débarquer rapidement des hélicoptères, à se déployer immédiatement en dispositif de combat dès la mise à terre, à exploiter l'effet de surprise procuré par l'arrivée verticale. Les pilotes, de leur côté, s'habituent à opérer dans des conditions tactiques exigeantes, à identifier des zones de poser sommaires en terrain accidenté, à maintenir les liaisons radio avec le commandant d'opération.

La doctrine qui émerge repose sur plusieurs principes :

- D'abord, la rapidité d'exécution : l'hélicoptère permet de réduire drastiquement les délais entre la décision et l'action, privant l'adversaire du temps nécessaire pour se replier ou se réorganiser.
- Ensuite, la surprise tactique : l'arrivée par voie aérienne sur des positions inattendues déséquilibre les dispositifs adverses.
- Enfin, la souplesse de la manœuvre : contrairement au parachutage qui fixe définitivement les unités au sol, l'hélicoptère permet des rotations multiples, des renforcements rapides, des désengagements si nécessaire.

L'influence sur la doctrine américaine

Les innovations tactiques développées par Bigeard en Algérie attirent rapidement l'attention des autorités militaires américaines. Les pratiques, méthodes et tactiques de Bigeard issues des retours d'expérience sont étudiées de très près par les plus hautes autorités militaires américaines et copiées par les Béréts verts. Des observateurs militaires américains visitent les unités françaises en Algérie, assistent à des opérations hélicoptérées, interrogent les cadres sur les procédures et les leçons apprises.

Cette transmission d'expérience s'inscrit dans un contexte de guerre froide où les États-Unis cherchent à développer des capacités de contre-insurrection. L'emploi intensif de l'hélicoptère par l'armée française en Algérie préfigure ce que deviendra la doctrine américaine au Vietnam quelques années plus tard. Les grandes opérations aéromobiles conduites par la *1st Cavalry Division (Airmobile)* au Vietnam s'inspirent directement des expérimentations françaises en Algérie.

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

[Lire plus de publications sur Calaméo](#)