
Thomas Hippler, *Le Gouvernement du ciel. Histoire globale des bombardements aériens*, Les Prairies ordinaires, Paris, 2014, 263 pages.

Damien Accoulon

🔗 <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/734>

Electronic reference

Damien Accoulon, « Thomas Hippler, *Le Gouvernement du ciel. Histoire globale des bombardements aériens*, Les Prairies ordinaires, Paris, 2014, 263 pages. », *Nacelles* [Online], 6 | 2019, Online since 28 mai 2019, connection on 24 mai 2023. URL : <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/734>

Thomas Hippler, *Le Gouvernement du ciel. Histoire globale des bombardements aériens*, Les Prairies ordinaires, Paris, 2014, 263 pages.

Damien Accoulon

OUTLINE

1. Des avions pour faire la guerre
2. Comme un air de civilisation... De la paix à l'impérialisme
3. « L'arme démocratique par excellence » d'un monde globalisé
4. Un essai stimulant, invitant au(x) débat(s)

TEXT

- 1 D'aucuns se souviendront peut-être que dès 1967, Edmond Petit proposait une *Histoire mondiale de l'aviation* qui connut huit autres éditions sous le titre de *Nouvelle histoire mondiale de l'aviation* entre 1973 et 1997¹. Il s'agissait cependant d'une histoire assez classique de l'aviation militaire et civile, nettement moins ambitieuse intellectuellement que celle discutée dans ces pages. Alors que James Hansen insistait dès 1989 sur l'importance d'étendre les horizons de l'histoire de l'aéronautique, force est de constater que peu se sont encore attelés à cette tâche complexe².
- 2 Thomas Hippler n'était pas encore Professeur de l'université de Caen lorsqu'il publiait en 2014 *Le Gouvernement du ciel* ; un essai qui n'a certainement pas rencontré l'écho qu'il méritait dans la communauté historienne française³. En effet, tant la nouveauté de sa réflexion que les axes de recherche qu'il préfigure et l'écho qu'il rencontre dans la communauté scientifique internationale, l'appellent à marquer durablement l'historiographie aéronautique⁴.
- 3 Cette « histoire globale des bombardements aériens », comme l'annonce son sous-titre accrocheur, apporte des éclairages aussi neufs qu'originaux sur cette ressource de la guerre moderne. De fait, selon l'auteur, le dilemme éthique posé par les bombardements des civils

lors de la Seconde Guerre mondiale, a concentré les attentions des historien.ne.s et borné l'histoire du bombardement au contexte de la guerre totale européenne, en omettant de considérer les périphéries du système-monde dans lesquelles ils ont été expérimentés, « la matrice coloniale de la guerre totale⁵ ». En intégrant ces espaces périphériques à son analyse des réflexions stratégiques et tactiques développées en contexte occidental, Thomas Hippler dégage une philosophie de l'arme aérienne et renouvelle avec profit un champ d'étude resté par trop concentré dans ses objets et approches.

- 4 Au croisement de l'histoire et de la philosophie, cet essai développe un fil réflexif à partir d'un système-monde à trois composantes radio-concentriques. Au cœur de ce système, l'hégémon lockéen, pacifié et prospère, domine le monde qui l'entoure sans souffrir de menace. L'avoisinant pour constituer une semi-périphérie mondiale, des *contenders* (rivaux) hobbesiens s'affrontent dans des logiques étatiques pour tenter d'asseoir leur puissance et contester l'ordre en vigueur. Cette violence étatisée contraste avec les marges de ce système-monde, la périphérie coloniale ou postcoloniale, où la violence peut être totale. Les limites et moyens de ces trois composantes sont redéfinis au xx^e siècle notamment grâce aux possibilités nouvelles qu'offre l'aviation.

1. Des avions pour faire la guerre

- 5 Spécialiste de la conscription, l'auteur est particulièrement convaincant lorsqu'il retrace les diverses hybridations des conceptions militaires qui inspirèrent les stratégies aériennes contemporaines⁶. La Jeune École française réalise en effet au xix^e siècle la synthèse théorique entre guerres terrestres et navales. Voyant dans la défense une solution plus coûteuse que l'attaque, Clausewitz renverse pour sa part le rapport à la guerre classique et préfigure le principe terroriste : personne ne sait où l'adversaire attaquera tandis qu'il semble permis de bombarder n'importe quel objectif. Après que les guerres du xviii^e siècle aient confondu de façon croissante le citoyen et le soldat, objectifs civils et militaires sont désormais associés dans les doctrines, posant à la fin du xix^e siècle les bases de ce que devait devenir le bombardement stratégique.

- 6 Après les relatifs balbutiements de la doctrine aux débuts de la Grande Guerre, les aviateurs cessent, selon Th. Hippler, d'être des sportifs pour camper pleinement leur rôle de soldats. C'est paradoxalement à ce moment que le mythe du chevalier du ciel prend forme, permettant de faire écran à la violence des combats dans les airs, notamment des bombardements aériens que les pilotes n'évoquent que rarement. Les bombardements tactiques, visant des cibles précises, gagnent pourtant en efficacité à partir de 1917, avec la mise en place d'opérations d'appui rapproché des troupes au sol. La question n'en reste pas moins sensible et concerne les populations, tout autant demandeuses que potentiellement victimes. Aussi, après que les attaques navales de 1914 eurent choqué l'opinion publique internationale, Guillaume II interdit les bombardements de Londres par Zeppelin. Le Kaiser les autorise cependant en 1916, suite aux raids français sur des villes allemandes.
- 7 Plus porté sur ce type d'attaque à distance par son histoire maritime militaire, le haut-commandement britannique a pourtant longtemps résisté à la pression de l'opinion publique et du politique, dont les attentes paraissaient déraisonnables en comparaison des résultats obtenus par les premiers bombardements. Suite au rapport Smuts (1917), la Royal Air Force (RAF) est fondée et l'effort industriel orienté vers la production de bombardiers. L'opération interalliée prévoyant des bombardements massifs pour la fin de l'année 1918 ne voit cependant jamais le jour. Les partisans du bombardement stratégique, faisant de l'aviation l'unique moyen de gagner la guerre, n'en sont pas moins convaincus : sa mise en place plus tôt aurait permis d'écourter considérablement le conflit.

2. Comme un air de civilisation... De la paix à l'impérialisme

- 8 La grande force de ce *Gouvernement du ciel* est d'interroger la positivité de l'aéronautique dans l'imaginaire tout en la mettant en balance avec ses réalisations.
- 9 Les pacifistes et utopistes de tous bords ont en effet vu dans l'aérostation, puis l'aviation, un moyen d'élever l'humanité à la hauteur de ses idéaux. Aussi des intellectuels tels que Victor Hugo ou Achille

Loria rêvent-ils d'une nouvelle civilisation, une « République de l'air [qui] exile les méchants » pour ne retenir que les élus⁷. Une « idée spirituelle et morale typique de la pensée libérale », selon Th. Hippler, qui fonde un pacifisme cosmopolitique ou fédératif⁸. Associant science et spirituel dans les airs, à l'image de l'homme-machine futuriste, l'avion est vecteur d'utopie jusque dans son emploi à des fins militaires. L'efficacité qu'on lui prête pour anéantir des villes tend à en faire un outil pacificateur, dissuasif et poussant au désarmement. Aussi la thèse de l'aviation pacificatrice gagne en popularité au début du xx^e siècle, portée par des savants tels que Paul Painlevé ou Thomas Edison. Un organe fédératif, dont les décisions seraient appliquées par une force internationale commune, est désormais évoqué. Rudyard Kipling dans *Night Mail* (1905) et *As easy as A.B.C.* (1912), met en mots un « Conseil de contrôle aérien » qui choisit de ne pas intervenir pour maintenir la démocratie. Ce cosmopolitisme pacifiste survit à la Grande Guerre et se retrouve dans les projets tels que les *Silver wings of peaces*, proposées par Clifford B. Harmon à la Société des Nations (SDN). Ajoutons sur ce point que la proximité des positions de l'Américain avec celles d'Ernest Sellières, évoquée par Th. Hippler, n'a rien d'étonnant si l'on considère la correspondance qu'entretient Harmon avec Pierre-Etienne Flandin, acteur-clef de ces différents projets et qui suggère jusqu'au nom des « Ailes d'argent de la Paix » en janvier 1929⁹. Loin de disqualifier ces projets comme des « fantaisies pacifistes », faisons plutôt l'hypothèse qu'il s'est agi d'un technocratisme, souhaitant remettre à ceux qui disposaient de la compétence technique, le salut du monde, indépendamment du politique¹⁰.

10 L'aviation, dont la maîtrise revient encore majoritairement aux Occidentaux, fédère en effet cosmopolitisme et racisme, dans la prolongation de la « mission civilisatrice » coloniale. Les « civilisés », s'envisageant comme garants de la paix du monde inférieur, recourent aux bombardements aériens contre ceux qui la menacent. « Le développement de l'aviation est donc inséparable d'une représentation raciste du monde : elle apporte la paix aux peuples blancs, et les bombes aux colonisés. [...] L'utilisation coloniale de l'aviation s'inscrit dans une longue histoire de violence illimitée dans la périphérie du système-monde¹¹. »

11 La RAF, devant défendre son indépendance et justifier ses crédits, bombarde ainsi le palais du sultan somali Hassan en janvier 1920, puis

assure le contrôle de l'Irak avec un effectif réduit à dix escadrilles basées à Bagdad, soutenues par seulement 4 000 Européens et 10 000 coloniaux. En se concentrant de la sorte sur des points stratégiques et n'effectuant que des opérations ponctuelles, l'avion rompt le lien classique entre occupation et mission civilisatrice tout en permettant une forte baisse des dépenses militaires dans la région (de 23 millions de livres en 1921-1922 à 3,9 millions en 1926-1927). Partant, c'est une transformation complète de l'impérialisme qui est à l'œuvre, comme le résume l'auteur avec son fort sens du verbe : « L'administration par la force aérienne établit un véritable gouvernement par le ciel, gouvernement "bienveillant" car lointain, où la colère des seigneurs ne s'abat que sur ceux qui défient ouvertement la domination coloniale. [...] Contrôle par vision panoptique et menace continue d'anéantissement par bombes : survoler et détruire, dirait Michel Foucault¹². »

3. « L'arme démocratique par excellence » d'un monde globalisé

- 12 La transposition dans le cadre des guerres interétatiques des opérations de *police bombing* colonial marque le passage de la guerre classique, dont la fin est l'occupation territoriale, à la guerre moderne, où le bombardement se substitue à cette occupation en procédant à des raids de pacification dirigés contre les ressources économiques des insurgés. Les civils, participant eux aussi à l'effort de guerre, se trouvent ainsi « légitimement » pris pour cibles. En ce sens, la bombe larguée par avion est « l'arme démocratique par excellence » en ce qu'elle touche le civil qui contribue à l'effort de guerre et soutient la guerre par son vote¹³. C'est là l'autre paradoxe de l'arme aérienne que de désorganiser les sociétés qu'elle frappe, les peuples qu'elle transforme en populace incontrôlable, quand l'emploi même de l'aviation vise à maintenir l'ordre antérieurement établi. Selon l'auteur, manifestement marqué par ses lectures de Marx et de Foucault, ce sont les bases sous-jacentes de l'anarchie – dans l'esprit bourgeois, la classe ouvrière concentrée près des usines – qui sont visées pour en libérer la force destructrice, alors que les tensions de classe ont été absorbées par le national à travers les politiques sociales depuis le siècle précédent. Aussi, « le bombardement est l'enfer d'un monde dont le paradis est la sécurité sociale¹⁴. »

- 13 Cet emploi du bombardement aérien dérive directement de la doctrine élaborée par Giulio Douhet en 1916 – « stratégie pacifiste », selon Th. Hippler – qui accouche pourtant de « la théorie la plus accomplie de l'attaque aérienne des populations civiles¹⁵ ». Appliquant à l'air la doctrine d'Alfred Mahan, l'axe directeur du douhétisme est de maîtriser l'air pour prévenir tout conflit. De la sorte, « la guerre aérienne devra se dérouler dans les airs, plutôt qu'être menée depuis les airs¹⁶ ». L'aviation devient ainsi l'arme absolue, plus efficace de façon autonome et employée de façon offensive, afin de maintenir ordre et justice. Cette doctrine rencontre un large succès chez les partisans de l'aéronautique militaire, notamment britanniques, et justifie l'intervention aérienne. Alors que les *contenders* hobbesiens (France, Allemagne) intégraient les citoyens à la défense de l'État à travers la conscription et que les hégémons lockéens (Royaume-Uni, États-Unis) s'y refusaient, ce sont donc ces derniers qui paradoxalement privilégient le bombardement stratégique d'inspiration douhétiste après 1918.
- 14 Reprenant les données du débat sur l'utilité des bombardements stratégiques pour obtenir les redditions de l'Allemagne et du Japon, l'ouvrage nous livre des pages particulièrement stimulantes. Passant en revue les stratégies mises en œuvre par les Alliés en Allemagne, l'auteur observe la radicalisation des offensives aériennes malgré l'évidente faiblesse des résultats et l'ampleur des pertes humaines consenties dans ces opérations, finalement inutiles. Jusqu'à la prise des îles Marianne, le Japon reste quant à lui hors de portée des avions américains. L'US Air Force a ainsi besoin d'une action spectaculaire pour défendre ses crédits après la guerre, laquelle action pourra être filmée et diffusée dans les cinémas américains. Ainsi naîtrait la campagne de bombardement stratégique la plus meurtrière de l'histoire, laissant plus de 22 millions de sans-abris et un million de morts dans des bombardements s'intercalant entre le raid sur Tokyo du 9 mars 1945, et le recours à la bombe atomique, les 6 et 9 août 1945. Pour Thomas Hippler, « l'efficacité de l'aviation, et même de la bombe atomique, sont largement exagérées » alors que le pays, affaibli et sous la menace d'une invasion américaine imminente, était voué à capituler¹⁷.
- 15 Après la Seconde Guerre mondiale, le politique de défense américaine reste avant tout basée sur le couple bombe nucléaire-aviation,

appuyé par l'idée que c'est cette association qui a permis de remporter la guerre. Au Vietnam, l'emploi de l'aviation « sous le parapluie nucléaire » atteint pourtant ses limites dans la guerre asymétrique, qui met en tension guerre d'États-nations et guérilla coloniale. Tous les civils étant désormais assimilés à ceux qui sont combattus, un déferlement de bombes est ordonné par le Président Nixon (opérations Linebacker et Linebacker II), dont seulement 12 % des frappes visent des objectifs militaires. Le Viêt-Cong assume des pertes considérables mais use du temps comme d'une arme : le moral américain devient une faiblesse puisqu'aucun des intérêts vitaux du pays n'est menacé. Ainsi s'opère un des tournants majeurs dans la manière de mener la guerre au ^{xx}^e siècle.

- 16 Lors de la guerre du Golfe, le vétéran du Vietnam qui mène les opérations américaines, Joseph Warden, inverse le rapport en déployant immédiatement toutes les forces disponibles. Si ce néo-douhétisme ne vise plus directement les civils, il les atteint quand même indirectement par les pénuries qu'il engendre et la paralysie qu'il opère dans la zone ciblée. Aussi, l'idée réactivée d'une paix perpétuelle néolibérale se mue dans les faits en une guerre perpétuelle où la superpuissance défend ses intérêts économiques, notamment par l'intervention de forces aériennes de bombardement et un recours croissant aux milices paramilitaires, lesquelles remettent en question le monopole de la violence légitime.
- 17 La vraie nouveauté stratégique se trouve cependant dans la « guerre perpétuelle de basse intensité », permettant de mener de petites guerres pour asseoir les intérêts de l'hégémon en éliminant les régimes qui lui déplaisent. Est ainsi entretenue une maîtrise informationnelle de toutes les dimensions d'un espace où peut se produire un affrontement – voire du monde. Prolongeant les opérations de police coloniale, les attaques de drones se font autant de coups assenés par « la matraque mortelle du flic global¹⁸ ». Pilotés par la CIA, c'est-à-dire les services secrets, les drones incarnent la « guerre post-héroïque » d'Edward Luttwak faisant l'économie de la mobilisation, donc du débat démocratique. Ils actent le passage de l'attaque de peuples à celle de nœuds stratégiques dans un système mondialisé. Le bombardement aérien n'est alors plus « qu'un pôle dans une stratégie contre-insurrectionnelle globale, dont la surveillance totale constitue l'autre pôle¹⁹. »

4. Un essai stimulant, invitant au(x) débat(s)

- 18 Écrivant selon la méthode anglophone, Thomas Hippler part d'une situation micro-historique pour développer le fil d'une réflexion globale sur une thématique. Il accroche ainsi le lecteur et l'accompagne dans sa réflexion, à renfort de formules éclairantes. Maîtrisant un large corpus de références qu'il ne nous est malheureusement pas offert de parcourir en l'absence de bibliographie de synthèse, *Le Gouvernement du ciel* affirme des thèses fortes mais bien pesées. L'essai se voulait polémique et parvient à ses fins, comme en ont témoigné plusieurs recensions²⁰.
- 19 Le lecteur pourra en effet noter certains travers classiquement observés dans les histoires à prétention globale. Si l'opération salutaire d'intégration des colonies est parfaitement menée, le livre reste sans doute encore trop concentré sur l'espace eurasiatique, abordé à travers les relations centre-périphéries. L'Amérique latine est ainsi quasi-absente de la réflexion, les travaux manquant encore au moment de sa parution²¹. L'histoire mondiale ne s'apprécie cependant pas à l'étendue géographique balayée, mais bien davantage au regard qui est projeté sur l'objet de l'étude²². À ce titre, la démarche est tout à fait réussie.
- 20 Se plaçant dans la continuité de *Bombing the people* : Giulio Douhet, l'ouvrage discute abondamment mais finement les différentes théories du bombardement aérien²³. Il s'agit ainsi d'une histoire « par le haut », comme le manifestent les sources : une littérature primaire et secondaire exceptionnellement dense et variée, mais sans archives. C'est le propre de la démarche globale, dont les ambitions ne permettent de revenir systématiquement dans le détail. Celle-ci assume un certain degré de simplification pour établir un modèle explicatif de grande envergure, assumé comme polémique mais souvent fertile en idées neuves²⁴. Deux qualités qu'il faut reconnaître à l'ouvrage, que nous aurions souhaité plus étendu sur la réception de l'aéroplane porteur de bombes, par les populations des périphéries mondiales. Ce n'était pas son objet et c'est une première piste qui est ainsi ouverte aux réflexions futures.

- 21 Nous ne pouvons cependant concéder à la démarche globale certains écueils. La distinction des différentes spécialités de l'aviation de la Grande Guerre pouvait par exemple être davantage soulignée. Le mythe des « chevaliers du ciel », se fixant avant tout sur les pilotes de chasse, ne peut être associé aux bombardiers qu'ils pourchassent. Le rôle protecteur du pilote ne se comprend pleinement que face au bombardier cracheur de feu, lequel n'enthousiasme certainement pas les foules pendant le conflit. Si le manque de témoignages de bombardiers est, à juste titre, observé, citer les mémoires de Manfred von Richthofen pour y pallier n'est pas le choix le plus heureux, considérant leur caractère largement apocryphe et tout sauf représentatif du vécu des bombardiers²⁵. Ces derniers sont par ailleurs les grands absents de l'ouvrage, qui s'en tient à la vue d'ensemble pour analyser tout autant qu'interroger le lecteur.
- 22 Ces points de détails n'enlèvent ainsi rien aux qualités de ce *Gouvernement du ciel* qui démontre combien de thèses neuves et stimulantes peuvent émerger d'un travail érudit et véritablement transdisciplinaire, dans lequel chacun trouvera matière à réflexion.

NOTES

1 PETIT Edmond, *Histoire mondiale de l'aviation*, Hachette, Paris, 1967, 432 p. ; Petit Edmond, *Nouvelle histoire mondiale de l'aviation*, Hachette, Paris, 1973, 437 p. Cette « histoire mondiale » se distinguait de la courte *Histoire de l'aviation* proposée par le même auteur aux Presses universitaires de France l'année précédente et qui connut quatre éditions jusqu'en 1993. PETIT Edmond, *Histoire de l'aviation*, Presses universitaires France, Paris, 1966, 125 p.

2 HANSEN James R., « Aviation History in the Wider View », *Technology and Culture*, juillet 1989, vol. 30, no 3, p. 643-656.

3 HIPPLER Thomas, *Le Gouvernement du ciel. Histoire globale des bombardements aériens*, Les Prairies ordinaires, Paris, 2014, 263 p. Il était alors Maître de conférence à Sciences Po Lyon.

4 Le livre a été traduit en anglais et en allemand : HIPPLER Thomas, *Governing From the Skies : A Global History of Aerial Bombing*, traduit par David Fernbach, Verso, London, 2017, 218 p. ; Hippler Thomas, *Die Regierung des*

Himmels : Globalgeschichte des Luftkriegs, traduit par Daniel Fastner, Matthes & Seitz, Berlin, 2017, 269 p.

5 HIPPLER Thomas, *Le Gouvernement du ciel*, op. cit., p. 11.

6 HIPPLER Thomas, *Soldats et citoyens : naissance du service militaire en France et en Prusse*, Presses universitaires de France, Paris, 2006, 357 p.

7 HIPPLER T., *Le Gouvernement du ciel*, op. cit., p. 43-44.

8 *Ibid.*, p. 48.

9 Bibliothèque nationale de France, NAF 28201/25 (5) : correspondance de Pierre-Etienne Flandin sur les questions aéronautiques (1927-1931).

10 HIPPLER T., *Le Gouvernement du ciel*, op. cit., p. 115. Ces projets ne sont par ailleurs pas isolés, cf. BEAUMONT Roger A., *Right backed by Might: the International Air Force Concept*, Westport, Conn, Praeger, 2001, 201 p. ; Zaidi Waqar H., « 'Aviation Will Either Destroy or Save Our Civilization' : Proposals for the International Control of Aviation, 1920-45 », *Journal of Contemporary History*, janvier 2011, vol. 46, no 1, p. 150-178.

11 HIPPLER T., *Le Gouvernement du ciel*, op. cit., p. 79-80.

12 *Ibid.*, p. 85.

13 *Ibid.*, p. 12-14.

14 *Ibid.*, p. 132.

15 *Ibid.*, p. 142.

16 *Ibid.*

17 *Ibid.*, p. 161.

18 *Ibid.*, p. 217.

19 *Ibid.*, p. 219.

20 Quelques recensions suffisent à convaincre d'une bonne réception de l'ouvrage dans le monde universitaire, tandis que les chercheurs militaires se sont montrés plus réservés : KAIL

21 Dans cette perspective, signalons la thèse récemment publiée de HIATT Willie, *The Rarified Air of the Modern: Airplanes and Technological Modernity in the Andes*, Oxford University Press, New York, 2016, 229 p.

22 RIELLO Giorgio, « La globalisation de l'Histoire globale : une question disputée », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 2007, vol. 54-4bis, no 5, p. 26.

23 HIPPLER Thomas, *Bombing the People : Giulio Douhet and the Foundations of Air-Power Strategy, 1884–1939*, Cambridge University Press, Cambridge, 2013, 291 p.

24 RIELLO G., « La globalisation de l'Histoire globale », *op. cit.*, p. 31.

25 Le manuscrit de Richthofen a probablement été préparé par l'Hauptmann Erich von Salzmann, avant d'être retravaillé par la censure et l'éditeur. Esposito Fernando, *Mythische Moderne : Aviatik, Faschismus und die Sehnsucht nach Ordnung in Deutschland und Italien*, Oldenbourg, München, 2011, p.190-196.

AUTHOR

Damien Accoulon

Doctorant agrégé d'histoire Université de Paris-Nanterre (EA 4414 HAR),
Technische Universität Braunschweig damien.accoulon@parisnanterre.fr