

Patrick Facon

L'armée de l'air en quête de son identité

Préface du général d'armée aérienne
Philippe Lavigne, chef d'état-major
de l'armée de l'air et de l'espace



CENTRE D'ÉTUDES STRATÉGIQUES AÉROSPATIALES

L'armée de l'air en quête de son identité

Patrick FACON

**Travaux présentés pour l'habilitation à diriger
des recherches en histoire
sous la direction du professeur Maurice Vaïsse**

Année universitaire 1999-2000

LA DOCUMENTATION FRANÇAISE

Couverture : conception et réalisation Nadir Bouras (C.E.S.A.).

« En application de la loi du 11 mars 1957 (article 41) et du Code de la propriété intellectuelle du 1^{er} juillet 1992, complétés par la loi du 3 janvier 1995, toute production partielle ou totale à usage collectif de la présente publication est strictement interdite sans autorisation expresse de l'éditeur. Il est rappelé à cet égard que l'usage abusif et collectif de la photocopie met en danger l'équilibre économique des circuits du livre. »

© Direction de l'information légale et administrative, Paris, 2020
ISBN : 978-2-11-157160-0

PRÉFACE

En plaçant le pouvoir divin dans le ciel, les civilisations les plus anciennes avaient très tôt imaginé l'arme aérienne. Le récit homérique met ainsi en scène l'aigle, attribut de Zeus, fondant sur le serpent pour le saisir par surprise et le frapper à mort. Pour autant, malgré les travaux précurseurs de Léonard de Vinci sur les machines volantes, ce n'est qu'avec la révolution industrielle que se concrétisera cet imaginaire à la charnière du XIX^e et du XX^e siècle. En référence à l'oiseau, Clément Ader le baptise « avion ». D'autres lui préfèrent le terme d'« aéronef », rappelant que l'air est ce nouvel espace que conquiert l'homme après celui des mers.

L'arme aérienne est née, et elle transforme en profondeur la façon de faire la guerre. Les Britanniques comprennent assez vite sa dimension stratégique et créent secrètement un bureau dédié auprès du pouvoir politique, craignant que cette arme naissante ne remette en cause leur protection insulaire. Ainsi naît à la fin de la Première Guerre mondiale la *Royal Air Force*, dès le 1^{er} avril 1918.

En France, les débats sont plus vifs et plus animés, comme le met en lumière Patrick Facon. Les obstacles sont à la fois politiques, stratégiques et doctrinaux. La dénomination « armée de l'air » apparaît rapidement au début des années 1920. Pour autant, il faut attendre une dizaine d'années pour que « *Pierre Cot décide de procéder par décret (celui du 1^{er} avril 1933)... la loi organique est approuvée par les députés le 2 juillet 1934. Si, en des circonstances pour le moins difficiles, l'armée de l'air est venue à la vie, tout reste encore à construire* ». Nous ne sommes alors qu'à cinq années de la Seconde Guerre mondiale.

Ces mots sont ceux de Patrick Facon, historien français de renommée mondiale qui a consacré sa vie à comprendre et à expliquer l'histoire de l'armée de l'air, les conceptions stratégiques et doctrinales de l'arme aérienne et la construction de l'identité de l'aviateur. Son goût pour la recherche et pour la transmission l'a animé tout au long de sa carrière. Je me rappelle ainsi l'avoir écouté exposer avec passion la conception qu'avait Douhet de l'emploi de l'arme aérienne. Je me souviens aussi avoir lu durant mes années d'études cet ouvrage qui fait référence : *Le Bombardement stratégique*. Ses travaux apportent une mise en perspective historique remarquable qui a nourri la réflexion de générations d'aviateurs.

Le titre de ce mémoire, *L'armée de l'air en quête de son identité*, illustre ainsi parfaitement sa naissance et son histoire. En moins de trente années, elle va couvrir tout le spectre des missions : de la reconnaissance, l'assaut et la défense aérienne du territoire, jusqu'à la dissuasion et aux interventions extérieures. Ces travaux rédigés par Patrick Facon dans le cadre de son « habilitation à diriger des travaux de recherche » (HDR) sont publiés pour la première fois. Ils regroupent un mémoire ainsi que tous ses articles et toutes ses conférences sur le sujet. Il s'agit véritablement d'un ouvrage de référence, qui accompagnera la réflexion que chaque aviateur doit débiter dès sa formation initiale.

Aussi je remercie toutes les personnes qui ont permis l'édition de cet ouvrage, ainsi que la Direction de l'information légale et administrative avec qui nous développons la collection *Stratégie aérospatiale*.

Bonne lecture,

Général d'armée aérienne Philippe Lavigne,
chef d'état-major de l'armée de l'air et de l'espace

Titres déjà parus :

- Jérôme de Lespinois (dir.), *La doctrine des forces aériennes françaises 1912-1976*, 2010.
- Jérôme de Lespinois (dir.), *Politique, défense, puissance : 30 ans d'opérations aériennes*, 2011.
- Robert Pape, *Bombarder pour vaincre*, Jean-Patrice Le Saint (trad.), 2011.
- Camille Grand, Grégory Boutherein (dir.), *Envol vers 2025*, 2011.
- Hans Ritter, *La Guerre aérienne*, Horst Gorlich (trad.), 2013.
- Sébastien Mazoyer et alii (dir.), *Les drones aériens : passé, présent, avenir. Approche globale*, 2013.
- Louis Péna, *50 ans d'enseignement pour une doctrine aérienne générale (1949-1999)*, 2014.
- Corentin Brustlein, Étienne de Durand et Élie Tenenbaum, *La Suprématie aérienne en péril*, 2014.
- Mickaël Aubout, *Les Bases de la puissance aérienne 1909-2012*, 2015.
- Jérôme de Lespinois (dir.), *Anthologie mondiale de la stratégie aérienne*, 2020.
- Matthieu Gantelet, *Du militaire au politique : une biographie du général Paul Stehlin (1907-1975)*, 2020.

Hors collection :

- Patrick Facon, *Histoire de l'armée de l'air*, 2009.

PATRICK FACON, LE PARCOURS EXEMPLAIRE D'UN HISTORIEN DU FAIT AÉRIEN ET DE L'ARMÉE DE L'AIR

Le 29 mai 2016, Patrick Facon, figure incontournable de l'histoire du fait aérien, nous a quittés, quelques semaines seulement après que le général Paloméros lui a remis la médaille de l'aéronautique. Il laisse à tous ceux qui ont croisé son chemin le souvenir d'une personnalité à la fois forte et intègre, toute entière tournée vers sa passion d'historien. Cette passion l'a conduit à rédiger, depuis 1977, plus d'une trentaine d'ouvrages consacrés à l'aviation militaire – devenus autant de références –, à se voir décerner le prix de traduction de l'aéroclub de France pour la quarantaine de livres dont il a assuré la traduction, à diriger de nombreuses encyclopédies spécialisées, à publier plus de trois cents articles scientifiques ainsi qu'à participer à d'innombrables colloques, séminaires et journées d'études tant en France qu'à l'étranger en qualité d'expert de l'aviation et de l'histoire de l'armée de l'air. À cet égard, il s'avère difficile de recenser toutes ses activités tant elles furent nombreuses et variées. Conseiller scientifique de multiples documentaires historiques, intervenant dans des dizaines d'émissions de radio, conférencier hors pair auprès d'un auditoire averti comme du grand public sont autant de facettes de sa volonté de partager le savoir aéronautique avec le plus grand nombre, mais aussi de faire rayonner l'armée de l'air. Son élection à l'Académie de l'air et de l'espace, en 1996, atteste de la reconnaissance du milieu aéronautique quant à la qualité de ses travaux.

Aussi dynamique qu'imaginatif, doté d'un esprit de finesse et d'analyse ainsi que d'une rare capacité de synthèse, Patrick Facon a toujours fait preuve, dans le même temps, d'une compétence qu'il n'a pas réservée au seul fait aérien. Directeur d'encyclopédies consacrées au Premier Empire, aux navires de combat ou bien encore aux insignes de l'armée française, il s'est également intéressé à l'histoire politique du XX^e siècle comme l'attestent ses deux essais publiés en 1997 et 1998 aux Éditions Pygmalion/Gérard Watelet, *La IV^e République, 1944-1958 : de la Libération au 13 mai* et *Vichy Londres Alger l'État français, 1940-1944 : l'État français* qui sont autant de témoignages d'un esprit éclectique que d'une insatiable curiosité intellectuelle et d'une aptitude à manier des concepts aussi différents que complexes. Homme de plume – il avait même entamé la rédaction d'un roman peu avant son décès – historien reconnu, il s'est vu décerner, le 15 novembre 2010, le prix Corbay de l'Académie de sciences morales et politiques pour sa monumentale *Histoire de l'armée de l'air*, publiée en 2009 à La Documentation française, dont les 558 pages révèlent, à qui veut les connaître, tous les moindres détails de l'histoire de cette jeune armée.

Homme de l'écrit, Patrick Facon fut également un enseignant. Et quel enseignant ! Maître de conférences à l'Institut d'études de Paris, professeur associé à l'université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines comme à l'École spéciale de Saint-Cyr Coëtquidan ou bien encore à l'École de guerre, partout il fut apprécié par

son auditoire qu'il savait passionner à la fois par son sens du récit et sa capacité à transmettre ses connaissances. Par une coïncidence troublante, c'est presque seize ans jour pour jour avant sa disparition que Patrick Facon a couronné de manière brillante son parcours universitaire et définitivement fait reconnaître ses compétences de chercheur de haut niveau en soutenant une habilitation à diriger les recherches (HDR) dont le texte demeuré inédit jusqu'à ce jour fait l'objet de la présente édition.

UN HISTORIEN DE LA GRANDE GUERRE CHEZ LES AVIATEURS

Rien pourtant ne prédestinait Patrick Facon à un tel parcours si ce n'est sa passion pour l'histoire militaire. Lors de ses études universitaires, il se spécialise sur les soldats français de la Grande Guerre et soutient dès 1973 sous la direction de René Rémond, à l'université de Paris-X Nanterre, une maîtrise sur *Le corps expéditionnaire français en Italie de 1917 à 1919*. Ce travail avait alors pour ambition de s'interroger sur le moral et les mentalités des troupes envoyées au-delà des Alpes au lendemain du désastre de Caporetto et de mieux appréhender les motivations des soldats pendant la Grande Guerre. Jeune enseignant dans le primaire puis le secondaire, il entame très vite un parcours de chercheur en se lançant, toujours à l'université de Nanterre, dans la réalisation d'une thèse de troisième cycle sous la direction du professeur René Girault avec la volonté d'élargir ses premières réflexions aux *Soldats français de l'armée d'Orient. Recherches sur le moral et approche des mentalités (1915-1919)*. Il obtient brillamment le titre de docteur en histoire en 1977 alors que son destin de chercheur se concrétise définitivement avec un engagement, quelques mois plus tôt, au château de Vincennes au sein du Service historique de l'armée de l'air (S.H.A.A.) dirigé alors par le général Christienne. Après avoir, dans un premier temps, œuvré pendant trois ans au classement du fonds des archives provenant de l'armée de l'air de Vichy et rédigé un volumineux inventaire de 213 pages, Patrick Facon se voit confier, en février 1980, le poste de directeur de la section Recherche que son responsable venait de quitter.

C'est ainsi que le jeune historien de la Grande Guerre fait discrètement son entrée dans un domaine où il allait très vite imposer sa marque et écrire les pages d'une histoire de l'aéronautique militaire et de l'armée de l'air encore largement méconnue et peu étudiée par les universitaires. Aussi enthousiasmante qu'elle puisse paraître, cette nouvelle orientation ne le contraind pas moins à opérer, comme il le dira lui-même, « des choix déchirants » qui l'obligent à abandonner ses projets de recherche sur les combattants de la Grande Guerre pour s'attacher à l'histoire de l'aéronautique militaire française puis de l'armée de l'air, ainsi qu'à la guerre et à la stratégie aériennes.

Dès lors, et en toute logique, Patrick Facon choisit de s'engager dans un doctorat d'État consacré à *L'armée de l'air sous la IV^e République* axant sa problématique sur les relations entre le politique et le militaire ainsi que sur les processus de décision en matière de politique militaire. Ses recherches progressent rapidement et le conduisent à rédiger une dizaine d'études sur le sujet, articles publiés dans la *Revue historique des armées* ou bien communications lors de colloques nationaux et internationaux. Toutefois, ses trop nombreuses activités professionnelles vont

le contraindre à abandonner ce projet qui s'avère pourtant déterminant dans les premières heures de sa réflexion en matière d'aéronautique. Il se trouve désormais à la tête d'une équipe de deux chercheurs et ce depuis le début des années 1980, puis de trois au milieu de la décennie pour enfin atteindre le chiffre de quatre en 1989. Désormais, il s'agit pour lui de définir un programme de recherches qui doit coïncider avec les activités définies par le Service historique de l'armée de l'air ou des sollicitations extérieures provenant de demandes pour des interventions lors de colloques, pour la rédaction d'articles au profit de revues scientifiques ou destinées au grand public, mais aussi de chapitres dans le cadre d'ouvrages collectifs. Tous travaux qui doivent tenir compte des centres d'intérêt et des compétences de chacun de ses collaborateurs et qui s'appuient essentiellement sur l'exploitation des fonds du S.H.A.A., archives écrites et orales, ainsi que sur celles détenues par les autres centres d'archives installés au château de Vincennes, Service historique de l'armée de terre et Service historique de la marine. Ainsi qu'il le déclarera plus tard, il ne s'est jamais agi pour lui « *de rédiger une histoire complaisante de l'institution aérienne ou des études particularistes, mais des travaux à caractère scientifique fondés sur un appareil critique complet et une vision aussi impartiale que possible. Il convient d'aborder les problématiques aéronautiques dans le cadre, forcément réduit, du microcosme aérien français, mais de les intégrer dans l'histoire politique, diplomatique, militaire, sociale, industrielle et technique bref de se situer dans la perspective d'une histoire globale* ». Dans cette voie, il est soutenu par les différents généraux qui ont la responsabilité de diriger le S.H.A.A., qu'il s'agisse du général Christienne ou de ses successeurs les généraux Robineau, Sylvestre de Sacy et Le Bourdonnec. La liberté intellectuelle de Patrick Facon, appuyée sur sa déontologie d'historien universitaire, s'exerce ainsi pleinement. Il aime ainsi à souligner : « *Ni moi, ni aucun de mes collaborateurs n'avons jamais subi de la part de nos chefs de service une quelconque pression destinée à infléchir dans un sens ou un autre tel ou tel argument, telle ou telle conclusion. Indépendance et liberté de jugement sont les deux maîtres mots qui guident l'action du directeur de recherche au Service historique de l'armée de l'air.* »

C'est fort de ces certitudes que Patrick Facon se lance, soutenu par son équipe, dans une série de travaux qui prennent la forme d'articles publiés dans des revues d'histoire universitaires ou militaires de haute tenue telles que l'inévitable *Revue historique des armées*, mais encore la *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, la *Revue d'histoire de la Deuxième Guerre mondiale*, *Guerres mondiales et conflits contemporains* et *Vingtième Siècle*, de communications dans des colloques, ainsi que d'articles de sensibilisation dans des revues grand public relevant du ministère de la Défense comme *Air actualités* et *Armées d'aujourd'hui* ou spécialisées telles *Sciences et Vie*, *Le Fanatique de l'aviation*, *Le Moniteur de l'aviation*, *Air Fan*, *Aviation magazine* et bien d'autres encore. Ces longues années de travail et d'informations collationnées patiemment le conduisent à la rédaction d'ouvrages personnels après avoir dans un premier temps écrit dès 1977 aux côtés d'Edmond Petit *La vie quotidienne dans l'aviation en France au début du XX^e siècle*, puis dans des ouvrages collectifs comme *L'aviation histoire et technique* un an plus tard et *L'histoire de l'aviation militaire française* publiée en 1980 et bien d'autres titres encore. Sa *Bataille d'Angleterre*, sortie en 1992 et rééditée en 2013, inaugure une

longue série de livres qui consacrent définitivement Patrick Facon comme le grand spécialiste universitaire du fait aérien et de l'histoire de l'armée de l'air : *Le bombardement stratégique* en 1996, *L'armée de l'air dans la tourmente : la bataille de France* en 1997, *L'armée de l'air de la victoire : 1942-1945* en 2006 et *Batailles dans le ciel de France : mai-juin 1940*, en 2010.

Les dernières années de sa carrière professionnelle (2011-2015) voient Patrick Facon quitter le château de Vincennes pour rejoindre l'École militaire en qualité de chargé de mission au Centre d'études stratégiques aérospatiales (C.E.S.A.). Dans ce nouvel environnement, il s'attache avant tout à transmettre le fruit de plus de trente années de recherches et de réflexion en matière d'aéronautique militaire aux officiers de l'armée de l'air, tout en s'aventurant dans le domaine de l'histoire immédiate. Il publie ainsi dès 2011 un remarqué *Du Golfe à la Libye, vingt ans d'opérations aériennes* tout en jetant les bases d'un *Précis de stratégie aérienne* mis sous presse un an plus tard, auquel il n'aura de cesse d'apporter des améliorations jusqu'à sa retraite, à l'été 2015.

LA QUÊTE IDENTITAIRE DE L'ARMÉE DE L'AIR

S'il est loin de mettre un point final à ses recherches, le couronnement scientifique de sa carrière qu'a constitué son habilitation à diriger des recherches s'avère un texte incontournable pour comprendre le fil directeur de ses travaux et de sa pensée. Nous avons eu l'honneur d'assister à cette soutenance et Patrick Facon nous avait demandé de rédiger un compte-rendu de celle-ci pour la *Revue historique des armées*. Ce texte, publié dans le numéro 222 du 1^{er} trimestre 2001, permet ainsi de restituer en quelques lignes ce « grand oral » qui, pour tout universitaire, marque une reconnaissance parmi ses pairs. Il offre également au lecteur d'aujourd'hui un aperçu du contexte dans lequel cet ouvrage a été pensé et écrit par Patrick Facon, à l'orée du XXI^e siècle.

« Le 23 mai 2000, en l'amphithéâtre *Louis Liard*, à la Sorbonne, Patrick Facon, directeur de recherche au Service historique de l'armée de l'air, académicien de l'air et de l'espace et maître de conférences à l'Institut d'études politiques de Paris, a soutenu une habilitation à diriger des recherches consacrée à la quête identitaire de l'armée de l'air. Depuis près de vingt-cinq ans, ce spécialiste de l'histoire de l'aviation et des rapports entre le politique et le militaire, bien connu des lecteurs de la *Revue historique des armées*, a publié une quinzaine d'ouvrages et une centaine d'articles scientifiques sur des sujets touchant aussi bien la stratégie aérienne, les interactions entre politique militaire et politique internationale que les problèmes aéronautiques pendant les deux guerres mondiales, l'entre-deux-guerres et les années cinquante et soixante.

Le jury, présidé par le professeur André Kaspi (Paris-I), était composé du général Jean Rannou (chef d'état-major de l'armée de l'air) et des professeurs Emmanuel Chadeau (Lille-III), Georges-Henri Soutou (Paris-IV), Maurice Vaisse (Reims, directeur de recherche) et Pascal Vennesson (Tours).

Dans son exposé liminaire, l'impétrant rappelle les principales étapes de sa carrière de chercheur pour mieux souligner la cohérence de ses recherches qui

portent pour l'essentiel sur l'histoire de l'aéronautique militaire et de l'armée de l'air entre 1900 et 1960. Ces deux dates permettent en effet de saisir avec pertinence l'histoire de l'arme aérienne. C'est cette volonté de mettre en relief la marche vers l'identité qui a poussé Patrick Facon à mettre en exergue trois discours : le discours doctrinal, suivant lequel l'arme aérienne constitue l'arme décisive, le discours technicien qui instrumentalise le progrès technique et sous-tend les missions de l'armée de l'air, et enfin le discours mythique et symbolique qui rassemble les mythes fondateurs et les nouveaux symboles.

Le professeur Maurice Vaïsse exprime d'emblée la grande estime de la communauté universitaire pour les travaux de Patrick Facon qui, par cette soutenance, a trouvé l'opportunité de faire le point sur un quart de siècle de recherches au sein du S.H.A.A. et d'apporter un couronnement à une série de diplômes universitaires, dont une thèse de troisième cycle sur les soldats français de l'armée d'Orient (1915-1919) menée à bien en 1977, sous la direction du professeur René Girault à l'université de Paris-X Nanterre. Le professeur Vaïsse estime toutefois que cette habilitation ne rend compte que très partiellement de l'étendue des travaux du candidat. Il conclut en insistant plus particulièrement sur les trois caractères essentiels de l'œuvre de Patrick Facon : la diversité de ses approches, tant chronologique que thématique, sa démarche intelligente et nuancée, enfin son esprit d'indépendance et sa liberté de jugement.

Le général Jean Rannou, pour sa part, souligne qu'il s'agit là de « *la première étude documentée, solide, structurée et cohérente sur l'armée de l'air française en quête de son identité, sur l'histoire des aviateurs et de l'armée de l'air jusqu'en 1960* ». Selon lui, non seulement Patrick Facon contribue largement à faire comprendre aux aviateurs leur propre histoire, mais participe aussi, par sa réflexion, aux préoccupations actuelles de l'armée de l'air.

Pascal Vennesson, après avoir rappelé que Patrick Facon est « *l'un des meilleurs spécialistes français de l'armée de l'air de sa création aux années soixante et sans doute au-delà* », rejoint le professeur Vaïsse sur le fait que ce mémoire d'habilitation est loin de témoigner de l'ampleur et de l'importance des recherches menées par le candidat. Selon lui, les travaux du candidat doivent être placés dans une perspective plus large car ils touchent aux aspects les plus déterminants et les plus épineux de la politique de défense. « *En somme – conclut-il – ces travaux portent sur le rôle, les missions, l'action du chef d'état-major de l'armée de l'air... L'exigente question que Patrick Facon pose est celle de l'efficiencia d'une armée.* »

Le regretté professeur Emmanuel Chadeau, qui prit part ici à sa dernière soutenance, insiste sur la qualité de l'œuvre écrite et d'encadrement scientifique de Patrick Facon « *qui ne font de doute pour personne* ». N'ayant rien à redire sur le fond, il se borne à formuler quelques remarques dont la plupart sont de détail et touchent essentiellement aux repères chronologiques retenus par le candidat dans son mémoire. S'il admet les dates symboliques de 1900 et 1960, il aurait souhaité que Patrick Facon insiste davantage sur trois autres dates clés dans la quête d'identité de l'armée de l'air : 1928 et la création du ministère de l'Air, 1931-1932 et l'apparition d'une armée de l'air réduite au « champ de bataille » tactique, et enfin 1949 et la mise sur pied de l'O.T.A.N. Il conclut en témoignant son estime

pour « *l'intelligence persévérante, le goût des archives, la modestie foncière de Patrick Facon* ».

Le professeur Georges-Henri Soutou insiste sur le fait que le candidat présente un dossier très complet et qui paraît répondre en tous points à ce que l'on est en droit d'attendre d'une candidature à l'habilitation à diriger des recherches. Il souligne que ce travail, loin de se borner à l'armée de l'air, « *s'élève à une réflexion sur la guerre au XX^e siècle* », démontrant « *que M. Facon, outre ses propres recherches, est parfaitement à même de susciter des interrogations constamment renouvelées, de lancer de nouveaux thèmes de recherche et de diriger des thèses* ».

Il revient enfin au professeur André Kaspi, président du jury, de conclure. Après avoir noté combien Patrick Facon avait répondu avec précision et compétence aux différentes questions que les membres du jury lui ont posées, il se dit frappé par l'originalité et la force de son travail qui se situe au carrefour de plusieurs disciplines (relations internationales, production industrielle, sociologie) et participe, à sa manière, au débat sur l'avenir de la guerre.

À l'issue de la délibération, Patrick Facon est déclaré, à l'unanimité du jury, digne du titre de docteur habilité, sous les applaudissements d'un auditoire venu nombreux écouter les débats.

Au-delà de l'hommage au grand historien de l'aéronautique que fut Patrick Facon, la publication de ce texte éclaire le lecteur sur la profondeur de la pensée qui anime l'histoire militaire aujourd'hui et dont il fut l'un des grands acteurs. En mars 2000, quelques semaines seulement avant sa soutenance, Patrick Facon, dans une réponse à l'un de ses lecteurs qui évoquait dans son courrier sa prochaine habilitation, a livré sans aucun doute l'un des ressorts profonds qui a toujours animé sa démarche et qui demeure plus que jamais d'actualité : « Depuis un quart de siècle que j'y officie, le Service historique de l'armée de l'air s'est appliqué à inscrire l'histoire de l'arme aérienne en général et de l'aviation militaire française en particulier, dans une perspective universitaire. Je suis d'autant plus heureux de soutenir cette habilitation qu'elle viendra consacrer, en quelque sorte, cette démarche et montrer que l'histoire militaire ne s'identifie plus, comme beaucoup d'autres chercheurs l'ont bien mis en valeur avant moi, à l'histoire bataille, mais qu'elle coiffe un très vaste champ. L'armée de l'air est une armée attachante dont la courte mais dense histoire doit avoir, me semble-t-il, droit de cité dans la recherche à caractère universitaire. »

Marie-Catherine et Paul Villatoux

TABLE DES MATIÈRES

Préface	3
Patrick Facon, le parcours exemplaire d'un historien du fait aérien et de l'armée de l'air	5
MÉMOIRE D'HABILITATION	17
Introduction	19
Chapitre 1	
Les fondements stratégiques	21
Chapitre 2	
Une trilogie identitaire	27
Signification et limites d'une naissance	27
Le discours technicien	30
Le discours symbolique et mythique.....	30
Chapitre 3	
Les grandes étapes d'une prise d'identité	33
Grande guerre et division aérienne	34
L'enfantement douloureux	36
Troisième étape : le débat de 1943 et la renaissance de l'armée de l'air	39
Quatrième étape : les débats de 1946-1948.....	41
Cinquième étape : la marche de l'armée de l'air vers le nucléaire (1945-1958)..	44
Chapitre 4	
Un fil d'Ariane : le discours doctrinal	47
Formes et caractéristiques du discours doctrinal.....	47
« Maîtrise de l'air » et « autonomie opérationnelle »	48
« Bataille aérienne » et « indépendance institutionnelle ».....	52
« Guerre globale, guerre totale » et « primat de la puissance aérienne »	55
Les affrontements interarmées : significations et enjeux.....	58
Chapitre 5	
Le discours technicien	63
L'instrumentalisation du progrès technique	64
Chapitre 6	
Le discours symbolique, mystique et mythique	73
L'invention de nouveaux symboles	73
Le mythe du pilote de chasse	74

Les mythes de survie	77
La grandeur par l'aviation	77
En guise de conclusion et d'ouverture sur l'avenir	78
Conclusion	81
ARTICLES PRÉSENTÉS DANS LE CADRE DE CE MÉMOIRE	85
LE DISCOURS DOCTRINAL	89
L'armée française et l'aviation (1891-1914)	91
Les premiers pas (1891-1909)	92
L'inspection permanente de l'aéronautique (1910-1911)	95
Aperçus sur la doctrine d'emploi de l'aéronautique militaire française (1914-1918)	104
Le dogme de la maîtrise de l'air	108
Vers une utilisation en masse de l'aviation	112
Un exemple de l'adaptation de l'arme aérienne aux conflits contemporains : la division aérienne de 1918	116
Les hommes et les moyens.....	117
Une doctrine d'emploi nouvelle pour l'arme aérienne	120
La création de la division aérienne	123
La division aérienne dans la bataille de 1918	126
Conclusion	130
Le Comité interallié d'aviation ou le problème du bombardement stratégique de l'Allemagne en 1918	131
Des personnalités de premier plan	132
Vers le concept de division aérienne	133
Pourquoi l' <i>Independent Air Force</i>	135
Un corps de bombardement indépendant interallié ?	139
Arme ou armée ? Aviation réservée ou aviation organique ?	
L'aéronautique militaire à l'école de la Première Guerre mondiale	143
La polémique sur la division aérienne	144
Aviation organique ou aviation réservée ?	148
Arme autonome ou armée indépendante ?	150
Douhet et sa doctrine à travers la littérature militaire et aéronautique française de l'entre-deux-guerres : une étude de perception	154
L'image de Douhet et de sa doctrine	155
L'impact des idées de Douhet	159
Conclusion	165

Pétain et l'aviation pendant l'entre-deux-guerres : novation ou cristallisation ?	166
Pétain et le problème de l'indépendance de l'aviation	167
Pétain, l'aviation et la stratégie française	173
Réarmement et reconstitution de l'armée de l'air (1942-1943)	180
Les chemins difficiles du réarmement	180
Le Corps aérien expéditionnaire	182
La deuxième bataille pour l'indépendance	187
Le plan VII (1943-1944)	191
Une réorganisation nécessaire	191
Genèse du plan de réarmement ou plan VII	195
Réalisation du plan VII et prémices du plan VIII	197
L'armée de l'air et le problème du retour en France, 1943-1944	201
L'armée de l'air et le plan VII	201
Le plan VIII et la libération de la France	204
L'armée de l'air et le débarquement en France	206
Le bilan à la veille du débarquement	209
L'armée de l'air : de la Libération à la victoire (juillet 1944-mai 1945)	211
Le 1 ^{er} corps aérien français	212
Du plan VIII au plan VII révisé	215
L'armée de l'air nouvelle, du corps expéditionnaire au projet d'<i>Air Force</i> française (1942-1945)	221
Le corps aérien expéditionnaire	222
Le 1 ^{er} corps aérien français.....	224
Un projet d' <i>Air Force</i> française	228
L'armée de l'air : sa place dans la défense nationale, mai 1945-20 janvier 1946	231
Les plans de réarmement aérien et leurs limites	231
Espoirs et désillusions : le plan des 50 000	235
Conclusion	237
Puissance aérienne et puissance militaire française 1945-1948	239
Puissance militaire française et primauté de l'air	240
Le débat de doctrine de 1946 et sa portée	242
Autour de l'année 1948 : dangers de guerre et puissance aérienne	245
Conclusion	250

Le général Gérardot, un chef d'état-major éphémère (septembre 1946-février 1947).....	251
Les contraintes de l'heure	252
Pour son successeur, il s'agit de gérer un bien lourd héritage	253
Gérer la pénurie	255
L'armée de l'air en novembre 1946	256
Répartition des 90 000 hommes du plan de novembre 1946	257
L'affaire du <i>Cormoran</i>	260
Qu'en est-il de cette affaire ?	261
Les raisons d'une rupture	261
Paul Gérardot. Les grandes dates de sa carrière	264
Les néo-douhédiens français de l'après Seconde Guerre mondiale	266
Aux sources du néo-douhétisme français	272
L'armée de l'air et le pacte de Bruxelles 1947-1948.....	280
Premiers contacts	280
Le traité de Bruxelles et ses répercussions.....	282
L'armée de l'air française a l'heure des pactes de Dunkerque et de Bruxelles 1947-1948	286
Une modernisation difficile	287
L'appel à l'industrie britannique	290
Le pacte de Bruxelles et ses conséquences	293
Le plan de réarmement français et le corps d'intervention	296
Conclusion	300
L'armée de l'air face au problème nucléaire (1945-1954).....	302
Les lendemains d'Hiroshima	303
De l'arme totale à l'arme politique	307
LE DISCOURS TECHNICIEN	313
L'armée de l'air et la guerre d'Indochine (1945-1954).....	315
Priorité à l'Union française (1945-1949)	316
Priorité à l'O.T.A.N. (1949-1954)	323
Conclusion	330
L'Algérie et la politique générale de l'armée de l'air	332
Le glissement vers l'Algérie	334
L'armée de l'air et le problème de la reconversion	337
La crise de 1958	341
Le réarmement de l'armée de l'air 1948-1954	344
Pourquoi avoir circonscrit ce travail aux années 1948-1954 ?.....	344

Bruxelles et la <i>Western Union</i> ou un constat d'impuissance des Européens	344
Du plan triennal au plan de Paris ou la montée en puissance	347
L'armée de l'air face au réarmement ou une déclaration de foi du général Léchères	350
Illusions et déceptions. Les révisions déchirantes	353
Épilogue : de l'Indochine à l'Algérie	360
Annexes	362
Le général Bailly, chef d'état-major de l'armée de l'air, ou l'impossible équilibre.	364
Une lourde succession	364
Les impératifs de l'heure : entre l'O.T.A.N. et l'Algérie	368
La préparation de l'avenir : la politique militaire à long terme	373
En guise de bilan : la crise de 1958 et le départ de Bailly	376
La politique nucléaire de l'armée de l'air sous la IV^e république 1945-1958	379
Un nouvel âge d'or du douhétisme (1945-1954)	380
Le tournant : 1954	382
Les années de gestation doctrinale et technique (1955-1958)	384
Conclusion	388
L'armée de l'air face à l'insurrection algérienne (1954-1962) : entre la guerre totale et la conquête des cœurs	390
Une doctrine de la guerre psychologique propre à l'armée de l'air ?	392
L'action psychologique : une nécessité	397
La politique de recherche aéronautique après la guerre	401
Une volonté d'innovation	402
La recherche scientifique à visées militaires en temps de paix	403
Les blocages et leurs causes	405
LE DISCOURS SYMBOLIQUE ET MYTHIQUE	409
La France et le danger aérien avant 1914	411
Des prédictions apocalyptiques	412
La Ligue nationale aérienne	415
Le combat solitaire de Clément Ader	418
« L'avion c'est la paix »	419
Conclusion	421
L'aviation populaire : entre les mythes et la réalité	424
Controverses sur les buts de l'aviation populaire	424
Les failles de l'organisation	427
Nécessité d'une militarisation	430

La condition du sous-officier de l'armée de l'air pendant l'entre-deux-guerres. Une approche des mentalités	433
À la recherche d'une identité	434
Une difficile intégration	438
L'image des aviateurs à travers l'œuvre de Jacques Mortane.....	444
Mortane : le personnage et son œuvre	445
L'Olympe de Mortane	448
La bataille aérienne sur Verdun : perceptions et représentations	455
Enjeux et perceptions de la bataille aérienne	455
Images et représentations	460
Conclusion	462
« La crise du moral en 1917 dans l'armée et la nation, d'après la commission de contrôle postal de Belfort »	464
1. Un espoir : 1917 sera l'année de la paix	464
2. Le temps de la révolte (mai-juin 1917).....	470
3. Résignation et fatalisme	472
Annexe.....	477
Les attitudes face au problème de la paix.....	477
<i>Curriculum vitae</i> de Patrick Facon.....	479
Index	481

MÉMOIRE D'HABILITATION

INTRODUCTION

« L'armée de l'air est devenue invisible à force d'exister¹. » Cette remarque extraite de la thèse de Pascal Vennesson montre à quel point l'existence d'une arme aérienne fait désormais partie de la normalité, de la réalité quotidienne. Une actualité souvent dramatique, parfois tragique, rappelle, de temps à autre, au grand public quelles tâches reviennent à cette armée de l'air au sein de la collectivité nationale : missions humanitaires, avec le déploiement du transport aérien militaire en tout lieu où se sont produits ou sont sur le point de survenir des désastres ; missions guerrières ou de maîtrise de la violence quand la France vient à être impliquée dans des conflits, en Mauritanie, au Tchad, dans le Golfe, en Bosnie, au Kosovo ou encore en Afghanistan, qu'elle agisse en son nom propre ou pour le compte d'organisations internationales ; missions de dissuasion nucléaire, caractérisées par le recours à des avions de combat armés de missiles air-sol moyenne portée (A.S.M.P.).

Bien peu sans doute de ceux qui ont assisté, en 1999, au décollage des *Mirage 2000* et autres *Jaguar* lancés à l'attaque de la Yougoslavie pourraient dire à quand remonte l'avènement de cette armée de l'air, dont l'ancêtre, l'aéronautique militaire, a gaillardement franchi du cap de ses cent années. Combien se sont interrogés sur ses origines, sur les cheminements à la fois lents, sinueux et complexes qui lui ont permis de sortir des limbes, d'en faire l'instrument militaire de qualité qu'elle incarne en ces premières années du XXI^e siècle ?

S'il est vrai que l'armée de l'air est « devenue invisible à force d'exister », sa naissance formelle, son institutionnalisation, symbolisée par deux dates essentielles – 1^{er} avril 1933 pour le décret de création de la nouvelle armée, 2 juillet 1934 pour l'adoption de sa loi d'organisation –, est intervenue dans des circonstances difficiles, et son enfantement a été pour le moins douloureux. L'avènement d'une aviation militaire indépendante en France ne constitue pas un aboutissement, mais un début. Il n'apporte en aucune manière sérénité et apaisement aux tenants de l'arme aérienne. La vérité commande de dire que les solutions institutionnelles adoptées au milieu des années trente, loin d'avoir résolu les problèmes pendants, les ont bien au contraire exacerbés pour les porter, en diverses occasions, à d'extraordinaires niveaux de tension. Aussi a-t-il fallu de longues années d'errance pour que l'armée de l'air fasse plus ou moins valoir ses revendications identitaires et parvienne, comme un enfant en train de grandir, à l'âge de raison.

La tranche chronologique sur laquelle porte cette étude – 1900-1960 – est sans nul doute une période clef qui permet de mieux comprendre l'arme aérienne aujourd'hui, en France. Riche en événements majeurs, en transformations institutionnelles et en bouleversements technologiques, elle est scandée par de très âpres luttes pour une aviation dont l'assise institutionnelle manque d'une réelle stabilité des années durant. De nos jours, l'armée de l'air évolue dans une atmosphère

¹ Pascal Vennesson, *L'institutionnalisation de l'armée de l'air, 1890-1934*, thèse de doctorat de l'Institut d'études politiques de Paris, sous la direction du professeur Pierre Favre, juillet 1992, p. 14.

plus sereine où les querelles interarmées se révèlent d'autant moins virulentes que les problèmes de défense sont désormais pensés selon d'autres problématiques, d'autres schémas conceptuels. Son assise institutionnelle est incontestée et incontestable, encore que les nouveaux défis issus de la fin de la « guerre froide » ou de l'avènement de technologies récentes – information, espace – amènent les aviateurs à inventer de nouveaux « répertoires de légitimité ». L'apaisement et la normalité n'empêchent en effet ni les interrogations, ni les remises en question.

CHAPITRE 1

LES FONDEMENTS STRATÉGIQUES

À l'instar de toutes les collectivités humaines, les forces armées n'existent qu'à travers les missions qui leur sont confiées. L'émergence de l'avion et, par voie de conséquence, de l'arme aérienne, au début du XX^e siècle, constitue un événement majeur dans l'histoire des institutions militaires. Pas seulement parce qu'il transpose la guerre dans la troisième dimension, au-dessus de la terre et de la mer ; pas seulement par les progrès phénoménaux qu'il engendre dans les domaines de l'allonge, de la puissance de feu et de la mobilité stratégique ; mais aussi parce qu'il introduit une troisième composante dans un système militaire de tout temps binaire, où les deux armées traditionnelles cohabitent sans grandes difficultés dans la mesure où elles se partagent des domaines parfaitement distincts, et aboutit à un phénomène sociologique à la fois unique et singulier : l'institutionnalisation d'une nouvelle armée dirigée vers l'action dans la troisième dimension. Si encore les bouleversements s'arrêtaient à ce simple niveau. L'intrusion de l'arme aérienne dans les institutions militaires de ce début de premier XX^e siècle produit des conséquences encore plus importantes en amenant politiques et militaires à redéfinir l'organisation même des systèmes militaires, en les pensant désormais en termes de défense nationale et en créant des structures correspondantes capables de coiffer les trois armées et de les faire agir ensemble.

Comprendre de quelle manière les armées de l'air se sont institutionnalisées, dans le cadre de leur quête identitaire, suppose d'abord de définir les grandes caractéristiques de la stratégie aérienne, d'en appréhender les spécificités, de connaître les grands bouleversements qu'elle a engendrés dans la stratégie générale, en replaçant ce phénomène dans une perspective historique.

Qu'elles le veuillent ou non, les forces armées traditionnelles n'ont guère d'argument pertinent à opposer aux aviateurs qui soutiennent que le domaine d'action – la terre, la mer ou l'air – détermine la spécificité d'une armée, et pas seulement les armes qu'elle emploie, sinon à se moquer, en proposant, quand apparaissent les premiers ministères de l'air, de créer des ministères de l'artillerie ou de la cavalerie. Cette dernière remarque n'est en rien anecdotique ; elle révèle, hormis leur violente hostilité, l'incompréhension profonde des marins et des terrestres à l'égard de l'indépendance de l'aviation.

L'avènement de l'arme aérienne pose d'emblée le problème de l'emploi de l'avion à la guerre. Pour les militaires, l'utilité des machines volantes ne va pas au-delà des services immédiats qu'elles sont en mesure de leur rendre, c'est-à-dire la reconnaissance, l'observation et le réglage d'artillerie. S'ils admettent le recours à l'aviation de chasse, c'est dans le simple but de dégager le ciel au-dessus des zones où opèrent leurs aéronefs d'observation afin d'assurer la protection de ces derniers.

Parce qu'elles n'entendent pas voir leur échapper des composantes aériennes nées en leur sein, comme Ève est issue d'une côte d'Adam, les armées de terre et de mer considèrent l'aéroplane naissant comme une simple arme, au même titre que le seraient le canon ou la mitrailleuse. Elles n'acceptent en aucune manière que le domaine d'action de l'avion, l'air, devienne le facteur d'unification de l'ensemble des moyens susceptibles d'être mis en œuvre dans cet élément – chasseurs, bombardiers et avions de renseignement –, au sein d'une armée spécifique qui prendrait à son compte les opérations aériennes –, comme les porte-avions, les cuirassés, les croiseurs, les destroyers et les sous-marins déployés en mer forment les composantes indissociables de ce que l'on appelle la marine ; comme les chars, l'infanterie, la cavalerie, le génie et l'artillerie ont le point commun d'opérer dans un domaine précis qui est la terre. Peut-être, au fond d'elles-mêmes, ne supportent-elles pas qu'une armée indépendante domine physiquement, à travers la troisième dimension, leurs propres domaines d'action ? Le général Rannou, dans la préface qu'il a rédigée pour l'ouvrage d'Edward Luttwak, met bien en valeur cette particularité essentielle : « Le spécialiste des forces aériennes et spatiales a la double tâche de faire prendre en compte une dimension nouvelle de la stratégie par les autres milieux, selon les “principes de la guerre”, et de manœuvrer cette composante : les forces aérospatiales ne sont pas simplement une “arme de plus” dans une panoplie mais bien une force cohérente, et les facteurs de puissance qui en émanent permettent la maîtrise d'un nouveau milieu². »

Cette attitude n'est en rien anormale. Elle est même logique et compréhensible dans les toutes premières décennies du XX^e siècle où l'avion fait son apparition au sein des arsenaux militaires. D'autant plus que, contrairement à tout ce que l'on a pu dire ou écrire – en dépit de leur résistance à l'innovation technologique et de la force d'inertie qui les caractérise –, les milieux militaires de cette époque ne voient pas l'émergence des premiers plus lourds que l'air d'un œil désintéressé³. N'est-il pas symptomatique que, dès 1906, le ministère français de la Guerre délègue aux États-Unis un officier du génie, afin de prendre langue avec les frères Wright – qui ont réussi leurs premières envolées depuis à peine deux ans et demi – et négocier avec eux l'achat d'aéroplanes⁴ ?

Comment expliquer alors ce qui pourrait passer pour une méfiance de l'armée de terre à l'égard de l'aviation ? On peut avancer deux éléments d'explication. Le premier est que, en bons gestionnaires, garants de la vie de leurs officiers et de leurs hommes, les responsables terrestres attendent de voir de quoi sont capables les aéroplanes, s'ils constituent un moyen de locomotion suffisamment fiable et efficace. À quoi cela servirait-il de faire monter des gens et risquer leur vie à bord

² Préface du général d'armée aérienne Jean Rannou, chef d'état-major de l'armée de l'air, au livre d'Edward Luttwak, *La Renaissance de la puissance aérienne stratégique*, Paris, Éditions Economica, 1998, p. 6.

³ Patrick Facon, « *European military aviation 1909-1914* » (« *L'Armée française et l'aviation 1891-1914* »), in colloque *The Dawn of Air power: Military Aeronautics before World War I*, Houston, 51st Annual Meeting of the Southern Historical Association, 13-16 novembre 1985, (publié également dans *Recueil d'articles et d'études 1984-1985*, Vincennes, Service historique de l'armée de l'air, 1991, 264 pages, p. 135-153 et dans la *Revue historique des armées*, n° 3, 1986, p. 79-89).

⁴ *Ibid.*

d'engins trop instables qui s'abîmeraient immédiatement au sol ? La preuve en est que, dès que l'avion répond à leurs attentes, les militaires passent des commandes, suscitent l'émulation et le progrès technique parmi les constructeurs en organisant des concours⁵. Ensuite, il faut bien voir que beaucoup de ceux qui ont soutenu ces thèses sur l'absence d'intérêt, voire la défiance des militaires à l'égard de l'avion, sont des aviateurs. Des aviateurs qui ont tout intérêt à avancer de tels propos, dans le sens où ils leur permettent d'ériger une sorte de « martyrologue » fort utile pour l'institutionnalisation et la quête identitaire de leur arme, de démontrer qu'ils ont souffert des brimades des responsables terrestres et s'y sont opposés pour le bien de l'aviation. Cela ne signifie pas pour autant que tous les témoignages rapportés en ce sens soient fabriqués de toutes pièces. Mais dans l'intérêt même de l'aéronautique militaire et pour justifier la nécessité de son autonomisation, ces errements doivent apparaître comme des vérités absolues. Comme une religion se crée ses martyrs, l'aviation en devenir a besoin de héros persécutés pour conduire sa quête identitaire.

En fait, les armées traditionnelles durcissent leur comportement et laissent éclater leur hostilité lorsqu'elles se rendent compte que, en raison des velléités autonomistes de ses responsables, l'aéronautique pourrait bien échapper à leur emprise. On peut comprendre une telle attitude, se dire qu'après tout ces armées ne font que défendre leurs intérêts propres, craignant que, si elles laissent partir leurs moyens aériens dans une structure indépendante, elles ne disposeront plus de l'appui nécessaire dans la troisième dimension. La création des aviations légères des armées de terre, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, tant en France qu'en Grande-Bretagne et aux États-Unis, est, qu'on le veuille ou non, la conséquence directe de la frustration éprouvée par les armées de terre de ces pays, dépossédées de leurs aviations de coopération⁶.

Les caractéristiques propres des processus d'institutionnalisation des aéronautiques militaires, fondés, pour la plupart, sur des missions autonomes à caractère stratégique⁷, ont de quoi nourrir de telles appréhensions. Et ces craintes semblent d'autant plus justifiées que, dès le départ, la théorie balbutiante de la guerre aérienne s'éloigne très sensiblement des conceptions des responsables terrestres et navals, même si elle dépasse très largement les capacités des aéroplanes de l'époque.

Au début du XX^e siècle, ceux qui réfléchissent aux potentialités guerrières de l'avion y discernent en effet un instrument à vocation stratégique qui, selon les mots d'un auteur de science-fiction contemporain, Albert Robida, ouvrira « aux

⁵ Emmanuel Chadeau, « Un jeu d'influences réciproques, doctrine d'emploi tactique et évolution industrielle aéronautique : le cas français », in Colloque international Adaptation de l'arme aérienne aux conflits contemporains et processus d'indépendance des armées de l'air des origines à la fin de la Seconde Guerre mondiale, Paris (École militaire), I.H.C.C., S.H.A.A., 4-7 septembre 1984. Actes, Paris, F.E.D.N., 1985, 372 pages, p. 239-255 ; « L'industrie française d'aviation à la veille de la Première Guerre mondiale (1) », *Revue historique des armées*, n° 2, 1981, p. 61-81 ; « L'industrie française d'aviation à la veille de la Première Guerre mondiale, n° 2 », *Revue historique des armées*, n° 3, 1981, p. 181-205 ; Philippe Bernard, « À propos de la stratégie aérienne pendant la Première Guerre mondiale : mythes et réalités », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, tome XV, juillet-septembre 1969, p. 354.

⁶ Voir François Pernot, « Une polémique air-terre : l'armée de l'air et l'A.L.A.T. », *Revue historique des armées*, n° 3, 1990, p. 110-120.

⁷ Patrick Facon, *Le Bombardement stratégique*, op. cit.

belligérants des champs de bataille illimités⁸ ». La réflexion est intéressante à plus d'un titre : en projetant l'activité guerrière dans la troisième dimension, la navigation aérienne abolit en effet les limites traditionnelles dans lesquelles le phénomène a été jusque-là enfermé. De là à affirmer qu'il est en mesure de révolutionner l'art de la guerre, voire qu'il peut devenir le seul et unique moyen de régler les conflits, dans les meilleurs délais et au moindre prix, il n'y a qu'un pas que d'aucuns s'empressent allègrement de sauter. Par une sorte d'étrange et fascinant phénomène de chassé-croisé, l'avion, fruit du machinisme et du progrès technique, s'impose comme un des moyens capables de mettre à bas la civilisation industrielle qui l'a enfanté.

D'une certaine manière, il incarne une évolution dans la nature même des conflits, prédite par quelques philosophes à l'aune des mutations engendrées par la révolution industrielle du XIX^e siècle. Car le machinisme et le progrès technique portent bien en eux les germes de nouvelles formes d'affrontements guerriers. Désormais, les guerres ne concernent plus les seules armées sur les seuls champs de bataille, mais le corps social tout entier ; elles touchent à l'ensemble des activités des nations qui y sont entraînées. Pour toutes ces raisons, les théoriciens de la guerre totale – dont les théoriciens originels de la guerre aérienne font incontestablement partie –, préconisent de s'en prendre à l'ensemble des ressources de l'ennemi, qu'elles soient militaires, économiques, industrielles, humaines ou morales. Désormais, les belligérants doivent aussi bien viser la destruction des armées que celle des populations ennemies, pour la bonne et simple raison que la guerre implique autant les combattants que les non-combattants. Déterminisme technologique, dépravation de la morale, recours de l'ensemble des ressources d'un État – notamment à travers la conscription universelle et l'industrialisation des conflits – se combinent pour donner naissance aux guerres totales. Des guerres qui ne sont plus affaire des seules armées, mais aussi et surtout affaire de défense nationale.

Comment la puissance aérienne s'inscrit-elle dans cette problématique ? En fait, la théorie naissante de la guerre dans la troisième dimension s'intéresse surtout au champ stratégique, à travers le bombardement à longue distance, dans lequel certains discernent l'outil militaire capable de rompre le lien entre les armées en campagne et l'infrastructure socio-économique qui les soutient, en brisant aussi les ressorts moraux des populations et en les amenant à exiger la paix auprès de leurs dirigeants politiques. Ce but pourrait être atteint avec d'autant plus de facilité que les sociétés industrielles modernes, de par l'extrême fragilité qu'on leur prête, ne semblent guère devoir résister bien longtemps à une application massive et foudroyante de la puissance aérienne. Mais s'ils ne sont pas rares avant la guerre de 1914-1918, de tels raisonnements ne revêtent encore pas l'aspect d'une théorie logique et complète. Ils ne forment que des projections plus ou moins virtuelles d'un phénomène encore à l'état larvaire.

La Grande Guerre se charge d'apporter de l'eau au moulin des tenants de la puissance aérienne stratégique. Le conflit apparaît comme le catalyseur de cette effervescence doctrinale diffuse. D'abord, parce qu'il représente un moment essentiel dans l'histoire de la stratégie, où les systèmes défensifs fondés sur la fortification

⁸ *Ibid.*, p. 18.

de campagne de même que sur le feu conjugué des armes automatiques et de l'artillerie supplante la puissance offensive d'une infanterie et d'une cavalerie directement issues du XIX^e siècle. Ce choc violent et destructeur, en entraînant la cristallisation du front – la guerre des tranchées – fait de l'avion, capable de passer par-dessus une ligne de feu infranchissable pour les moyens classiques, l'instrument destiné à porter la guerre au cœur du pays ennemi, à frapper ses arrières, voire, pour certains, à provoquer son effondrement – on parle alors de stratégie d'ébranlement à revers⁹.

Mais l'homme par qui la guerre aérienne vient à être théorisée est sans contestation aucune le général italien Giulio Douhet. La pensée de cet artilleur constitue le substrat de toute la stratégie dans la troisième dimension, la base conceptuelle sur laquelle s'appuient les aviateurs. Elle est aussi à l'origine de la stratégie aéronucléaire, telle que les adversaires de la guerre froide la définiront à la fin des années quarante et au début de la décennie suivante. Elle inspire aussi bien le général Billy Mitchell, ardent défenseur de l'aviation militaire aux États-Unis dans les années 1920, que les Britanniques Sykes et Trenchard, promoteurs, à la même époque, d'une aviation capable d'opérer de façon indépendante, sans lien aucun avec les armées terrestres ou navales.

Le raisonnement de Douhet et de ses épigones se résume en quelques principes : conquête de la maîtrise de l'air, par la destruction de l'aviation ennemie dans le ciel, sur ses bases et dans les usines ; rôle offensif exclusif revenant à l'aviation de bombardement, tandis que les autres armées seront cantonnées à des tâches défensives – c'est-à-dire « résister à la surface pour faire masse dans les airs ». Contrairement à ce qu'affirment beaucoup de ses exégètes, le théoricien italien poursuit bien un but politique à travers sa démarche conceptuelle et stratégique. S'il préconise de frapper l'ennemi de stupeur dès le début d'un conflit, en employant au besoin de terrifiantes armes aérochimiques, ce n'est pas par goût de la destruction gratuite ; c'est pour engendrer un choc profond et durable au sein de la population et l'amener à contraindre ses dirigeants à se rendre.

Toutes les autres théories de la guerre aérienne dérivent de celle de Douhet. Elles se différencient cependant dans les buts qu'elles se sont fixés, même si leur objectif ultime réside dans la paralysie de l'arrière, de la société qui permet à l'avant de continuer la lutte. Les aviateurs américains, en particulier ceux qui officient au sein de la *Tactical School* de l'*U.S. Air Corps* dans les années 1930, sont partisans d'attaques sur l'économie adverse, qu'ils veulent mettre à bas en cassant la machine de production ou en détruisant les industries essentielles. Les Britanniques veulent saper l'effort de guerre ennemi en frappant de terreur la population ouvrière, en la dissuadant de poursuivre son travail par des bombardements qui y feront non seulement de nombreuses victimes, mais chasseront les familles de leurs logements, entraînant un effondrement moral.

Pourquoi les aviateurs se montrent-ils tellement fascinés par l'emploi stratégique de l'avion ? Parce qu'il leur semble sans doute plus digne d'intérêt que l'appui en matière de feu ou de renseignement aux forces de surface, dans le sens où il constitue une mission à caractère autonome menée dans une dimension différente

⁹ Patrick Facon, *Le Bombardement stratégique*, op. cit., p. 97-119.

qui n'est celle ni des marins ni des terriens. Parce que l'autonomie du domaine d'action constitue une puissante et imparable justification à l'autonomie institutionnelle. Parce que les buts identitaires que poursuivent les responsables des aviations militaires s'accordent bien avec cette vision stratégique.

Ces bases conceptuelles ayant été jetées, il importe à présent, en les gardant en permanence à l'esprit, d'aborder les liens qui les relient à la problématique identitaire.

CHAPITRE 2

UNE TRILOGIE IDENTITAIRE

Comprendre de quelle manière l'armée de l'air – « cette armée aviatrice » telle que Clément Ader la désigne – s'est institutionnalisée est une démarche essentielle. Pascal Vennesson, dans une thèse brillante qui demeure la référence en la matière, s'est appliqué à reconstituer un processus à la fois lent, multiforme et complexe, en le resituant dans un système conceptuel et méthodologique solide et structuré¹⁰. Ce chercheur aborde la façon dont la nouvelle armée a été « inventée » et comment « s'est déroulée la construction, la définition simultanée, d'une armée de l'air et de l'avion militaire¹¹ ». Il précise qu'il s'agit pour lui : « de resituer le processus conjoint d'invention de l'avion militaire et de création de l'institution qui dispose du monopole de compétence reconnu sur son utilisation, d'expliquer un phénomène dont la manifestation première se situe dans les dernières années du XIX^e siècle, et l'aboutissement au cours des années 1930¹² ».

SIGNIFICATION ET LIMITES D'UNE NAISSANCE

La naissance de l'armée de l'air n'est pas un aboutissement en soi, mais bien une simple étape d'une quête identitaire qui se transforme au fil du temps, à force d'échecs et de frustrations, en une véritable errance. Que cette armée existe *de jure* en 1933 ne lui donne pas pour autant droit de cité au sein de l'appareil militaire, ne lui confère pas le poids suffisant pour y faire entendre sa voix, pour y détenir des postes de responsabilités dans les institutions de défense nationale, bref pour être reconnue. Mais la quête identitaire ne réside pas seulement dans la conscience qu'une institution a d'elle-même et, par-là, de la conscience des groupes d'individus qui la composent ont d'eux-mêmes et de l'institution à laquelle ils appartiennent. Cette approche, aussi importante soit-elle, doit aller vers l'idée, fondamentale elle aussi, de « la persistance de la conscience de soi » qu'à une institution, d'où la conclusion que tout processus identitaire est un processus en devenir permanent. Par ailleurs, il me semble important de pousser plus loin le concept initial en l'étendant à une autre notion : celle d'affirmer son droit à l'existence en direction de l'extérieur, d'en faire prendre conscience à ceux qui ne constituent pas la même communauté. Il serait possible de synthétiser cette problématique en une formule simple : « prendre conscience et faire prendre conscience ». Ces deux axes de réflexion commandent tout naturellement le discours autour duquel s'articulera la suite de ce mémoire d'habilitation.

La jeunesse même de l'armée de l'air constitue en soi un vice rédhibitoire aux yeux des deux autres armées, beaucoup plus anciennes et mieux assises qu'elle,

¹⁰ Pascal Vennesson, *L'institutionnalisation de l'armée de l'air*, thèse de doctorat de sciences politiques, sous la direction du professeur Pierre Favre, Fondation nationale des sciences politiques, juillet 1992, 672 p., dactyl.

¹¹ *Ibid.*, p. 14.

¹² *Ibid.*, p. 14-15.

fortes de traditions bien enracinées dans les mentalités de leurs personnels. Il n'est guère possible en effet de comprendre certains comportements, certaines attitudes de la part des aviateurs si l'on oublie que l'armée de l'air est une armée en devenir, qui cherche à « prendre conscience » de ce qu'elle est, de ce qu'elle doit être, qu'elle se trouve confrontée à un problème extraordinairement difficile et complexe : s'intégrer dans un système militaire, binaire depuis la nuit des temps, y remplir des missions propres correspondant le mieux à l'image qu'elle souhaite donner d'elle-même, y faire entendre sa voix, bref exister.

Aussi, à peine est-elle créée, l'armée de l'air s'applique à revendiquer la place qu'elle estime devoir lui revenir dans le système militaire français. C'est un lent et patient travail dans lequel s'engagent les aviateurs, marqué par d'innombrables sautes d'humeur et de violents conflits avec une armée de terre qui demeure leur principale opposante en même temps que la cible privilégiée de leurs attaques. S'ils défendent avec pugnacité les missions qu'ils estiment devoir être les leurs, c'est parce qu'elles leur permettront de prétendre à l'existence dans des structures où ils ne se sentent guère à l'aise – un système qui, dans leur esprit, s'est aussitôt empressé de contrôler l'arme aérienne, de l'étouffer, après avoir admis qu'elle vienne au monde.

Il s'agit ici de remonter aux racines de cette quête identitaire, en la faisant revivre de l'intérieur, c'est-à-dire de la manière dont les aviateurs la discernent et la conduisent, mais en tentant également de la comprendre de l'extérieur, c'est-à-dire du point de vue des autres armées, des parlementaires qui votent les budgets, des politiques qui prennent les décisions. Il s'agit aussi de suivre ce phénomène au lendemain de l'institutionnalisation de l'armée de l'air, en accomplissant une plongée en profondeur au sein d'un milieu social et professionnel spécifique, d'une armée à forte connotation technicienne.

Tout part en fait de la place à laquelle prétend l'armée de l'air dans le système militaire français, des moyens qu'elle met en œuvre pour parvenir à ses buts et des combats qu'elle livre contre ceux qui s'opposent à ses prétentions. Tout cela n'aurait cependant qu'un intérêt restreint si l'on omettait d'évoquer l'essentiel, à savoir que, à travers les actions menées par les aviateurs, à travers les débats interarmées, à travers les opérations conduites par l'arme aérienne se profile la problématique fondamentale d'une armée de l'air en devenir, à la recherche de racines, d'une identité. Une identité qu'il s'agit en fait de construire, « d'inventer » au fur et à mesure des circonstances, pour reprendre une expression heureuse de Pascal Vennesson.

Une autre caractéristique de cette quête est de se heurter sans cesse à des changements stratégiques, technologiques et sociologiques – et ils ont été nombreux et divers pendant la période considérée dans ce travail. Des changements, des bouleversements parfois, qui obligent à des remises en cause, à des interrogations, à une réflexion permanente présentant l'avantage d'éviter la sclérose de l'esprit. Néanmoins, la volonté de convaincre et de prouver conduit à des certitudes qui font que, souvent, les aviateurs tombent dans la même raideur doctrinale, dans un dogmatisme comparable à celui qu'ils reprochent à leurs homologues des autres armées.

Cette démarche identitaire, on ne l'appréhendera pas mieux qu'à travers trois lignes de force essentielles – trois discours – qui présentent chacune leur propre logique mais n'en fonctionnent pas moins en étroite liaison, dans le cadre d'une fort intéressante dialectique : le discours doctrinal ; le discours technicien ; et le discours symbolique. Ces discours ne sont pas innocents, tout comme ils ne sont pas gratuits ; ils s'adressent avant tout aux autres responsables militaires et aux décideurs politiques.

On objectera que la démarche est quelque peu limitée, qu'il faudrait prendre en compte d'autres paramètres fondamentaux. S'il semble important en effet de tenir compte de ces éléments, il apparaît aussi qu'il convient de limiter le champ de la problématique énoncée plus haut au cercle des recherches menées moi-même et qui se rapportent presque essentiellement aux trois discours qu'il s'agit de traiter.

Qu'entend-on par discours doctrinal ? Pour l'auteur de cet essai, il s'agit essentiellement des moyens intellectuels mis en œuvre par les aviateurs, des réflexions sur l'utilité stratégique auxquelles ils se livrent dans le but d'affirmer la spécificité militaire de leur armée, non seulement à travers les missions qu'ils estiment devoir lui revenir, mais aussi relativement à la place qu'elle devrait occuper dans le système de défense national. Le discours doctrinal des responsables aériens s'inscrit dans une approche éminemment stratégique qui tend à démontrer le caractère décisif de l'arme aérienne, voire sa capacité à gagner les guerres à elle seule. Ce thème apparaît d'autant plus important qu'il révèle les mécanismes d'un processus complexe, offre la possibilité de comprendre l'une des bases fondamentales de l'institutionnalisation de l'arme aérienne et de plonger au cœur des motivations de ses tenants, tout en éclairant, en expliquant de façon singulière les actions qu'ils entreprennent.

La virulence, la violence parfois, du discours doctrinal engendre d'après affrontements avec les autres armées, menacées dans les fondements mêmes de leurs missions, dans leur position dominante au sein des systèmes militaires, ce qui est le cas de l'armée de terre en France. Chaque débat qui oppose l'arme aérienne aux autres composantes du système militaire, chaque problème qui surgit avec l'armée de terre et l'armée de mer cache un épisode d'une bataille pour l'identité, pour la détermination de ce que représente l'armée de l'air au sein de la défense nationale.

Mais il ne s'agit là que d'un modèle de confrontation entre armées, correspondant aux caractéristiques géostratégiques mêmes de la France. Il est possible d'en distinguer d'autres liés à des situations différentes. La typologie des affrontements entre armées est en effet étroitement liée à la situation géostratégique des pays où ils se produisent. En Grande-Bretagne ou aux États-Unis, nations insulaires, les aviateurs se heurtent à l'armée dominante, la marine, qui redoute de se voir dépos-sédée de sa mission séculaire de défense avancée et de projection lointaine. Dans les pays à vocation continentale, les partisans de l'aviation se mesurent plus particulièrement aux milieux terrestres. À la veille de la Seconde Guerre mondiale, la distribution des rôles est fort claire. Tandis que les États insulaires se sont orientés vers la réalisation d'une aviation stratégique, les nations continentales, éclairées notamment par les enseignements de la guerre d'Espagne, ont choisi des solutions plus conformes à leurs particularités, privilégiant l'aviation d'appui et l'emploi combiné

des forces aéroterrestres. Les théories de Douhet et de ses partisans commencent en effet à être sourdement contestées par des personnalités affirmées, telles que le colonel italien Mecozzi et l'ingénieur du génie maritime Camille Rougeron.

Ces débats, comme nous le verrons, ne produisent pas forcément que des effets négatifs. Ils permettent, en stimulant la pensée militaire, de faire avancer la réflexion stratégique.

Le discours stratégique est bien entendu lié aux choix de doctrine qui déterminent l'avenir intellectuel de l'arme, des choix de doctrine qui ne cadrent pas forcément avec les choix nationaux, qui s'inscrivent en porte-à-faux avec eux, particularisant les aviateurs. Dans ce sens, il s'agit aussi d'aborder le problème de la sociologie des décisions stratégiques, à travers lequel il est possible de deviner comment les responsables des forces armées peuvent influencer sur les choix des décideurs en matière de politique militaire et d'orientations doctrinales ou industrielles.

LE DISCOURS TECHNICIEN

Le discours technicien ensuit. L'auteur ne dit pas le discours technique, mais technicien. C'est-à-dire la tendance à insister sur la technicité de l'arme aérienne pour l'appliquer à la problématique de quête identitaire. Que l'armée de l'air s'apparente à une armée éminemment technique est une évidence qui confine presque au truisme. S'érigeant en système à la pointe de l'innovation technologique, elle instrumentalise cette spécificité, ce discours technicien, pour fonder ses revendications sur des bases à la fois rationnelles et scientifiques. Le discours technicien se veut aussi moderniste ; il sert à justifier la pertinence des choix en matière de doctrine, de technique d'organisation et même de missions.

LE DISCOURS SYMBOLIQUE ET MYTHIQUE

Pour affirmer son droit à l'existence, faire admettre la reconnaissance de ses spécificités à l'intérieur du système militaire français, l'armée de l'air s'appuie également sur un discours symbolique et mythique, moins rationnel, bien évidemment, que les précédents. Ce discours recèle une très forte charge affective, s'appliquant à forger des traditions¹³, à faire naître des mythes, à s'appuyer sur des symboles et des objets qui permettent de différencier l'arme aérienne des autres armées, tant à travers l'image qu'elle restitue à l'extérieur, notamment par son uniforme et ses

¹³ Patrick Facon et Arnaud Teyssier, *Cinquante ans d'École de l'air : pour les poussins d'hier, d'aujourd'hui et de demain*, Paris, Association des anciens élèves de l'École de l'air, 1985, 96 p.

insignes¹⁴, que dans ses cérémonials, ses rites et même les terminologies propres à son milieu¹⁵.

Ces trois discours fonctionnent chacun d'une manière distincte, ils possèdent leur propre autonomie ; mais ils n'en interagissent pas moins intimement entre eux, dans le cadre d'une dialectique permanente, se conjuguant pour constituer, au bout du compte, un ensemble plus ou moins cohérent.

¹⁴ Patrice Buffotot, « La symbolique militaire, véhicule matériel de la tradition. Un exemple : la naissance des insignes dans l'armée de l'air », in Colloque Traditions et changements dans les systèmes militaires, Sorèze, centre d'études et de recherches sur l'armée et centre d'études et de recherches sur la défense nationale, 25-27 juillet 1977, (publié également dans *Recueil d'articles et d'études 1974-1975*, Vincennes, Service historique de l'armée de l'air, 1977, 302 pages, p. 1-18).

¹⁵ Jean-Pierre Dournel, « L'image de l'aviateur français (1914-1918). Une étude du milieu des aviateurs d'après la revue *La Guerre aérienne* (1^{re} partie) », *Revue historique des armées*, n° 4, 1975, p. 59-83 (publié également dans *Recueil d'articles et d'études 1974-1975*, Vincennes, Service historique de l'armée de l'air, 1977, 302 pages, p. 87-114) ; « L'image de l'aviateur français (1914-1918). Une étude du milieu des aviateurs d'après la revue *La Guerre aérienne* (2^e partie) », *Revue historique des armées*, n° 1, 1976, p. 95-123 (publié également dans *Recueil d'articles et d'études 1974-1975*, Vincennes, Service historique de l'armée de l'air, 1977, 302 pages, p. 114-140) ; François Pernot, « Guynemer, ou le mythe de l'individualiste et la naissance de l'identité de groupe », *Revue historique des armées*, n° 2, 1997, p. 31-46. En 1984, les cérémonies importantes décidées au sein de l'armée de l'air pour marquer le cinquantième anniversaire de sa création ont été regroupées sous le vocable de « prise d'identité de l'armée de l'air ».

CHAPITRE 3

LES GRANDES ÉTAPES D'UNE PRISE D'IDENTITÉ

Cette quête identitaire, qui n'est, comme cela a déjà été souligné, que la recherche d'une place et d'une mission en rapport avec les spécificités et les aspirations de la nouvelle armée, est un processus récurrent et permanent dans la courte histoire d'une armée de l'air qui n'est qu'aéronautique militaire tout d'abord, puis arme ensuite, en 1922 et armée, enfin, en 1933. Si elle est une lutte de tous les moments, elle n'en reste pas moins marquée par des moments forts, des points d'orgue, des crises paroxysmiques – résultant de facteurs divers – que je vais m'appliquer à analyser ici.

Une étude serrée de l'histoire de l'aviation militaire française permet de discerner cinq étapes majeures de cette prise d'identité dans la période chronologique sur laquelle court cette étude. La première se rapporte à la guerre de 1914-1918 ; la deuxième à l'avènement de l'armée de l'air pendant les années trente, jusqu'à l'étrange défaite de 1940 ; la troisième aux années 1943-1945 ; la quatrième à l'immédiat après Seconde Guerre mondiale, c'est-à-dire aux années 1945-1946 ; la cinquième à la marche vers le nucléaire au cours des années cinquante.

Mais pourquoi, tout d'abord, avoir limité ce travail aux années 1900-1960 ? Je répondrai d'abord qu'il faut bien poser des bornes chronologiques à une étude, et que ces jalons me paraissent d'autant plus judicieux qu'ils forment un ensemble, un tout, qu'ils présentent une unité à la fois temporelle, doctrinale et idéologique. Ces quelque soixante années marquent non seulement l'institutionnalisation de l'arme aérienne, mais aussi l'avènement et la poursuite d'une quête identitaire originale qui, après maints échecs, semble se concrétiser. La thèse que défend en effet ce mémoire est que, en recevant très officiellement, en février 1958, la responsabilité de la force de frappe nucléaire stratégique – comme l'*U.S. Air Force* l'a obtenue en 1949¹⁶, à l'issue d'un débat extraordinairement violent avec l'*U.S. Navy* et la *Royal Air Force* dans les années cinquante¹⁷ – l'armée de l'air atteint sans doute une grande partie des buts identitaires qu'elle s'est fixés. Pour la première fois dans son histoire, ses compétences stratégiques et ses compétences techniques – exprimées depuis fort longtemps à travers son discours doctrinal et son discours technicien – se rejoignent dans une même mission à caractère autonome.

Mais le processus qui mène à cet aboutissement a été long, difficile, et souvent décevant.

¹⁶ Voir à ce propos Patrick Facon, *Le Bombardement stratégique*, op. cit., p. 227-232.

¹⁷ *Ibidem*.

GRANDE GUERRE ET DIVISION AÉRIENNE

Bien des tenants de l'arme aérienne se plaignent de la lenteur avec laquelle ont été constituées, en France, les premières institutions aéronautiques. Force est de constater que des progrès surprenants sont pourtant intervenus avant même la Grande Guerre. En 1908-1909, au moment où l'armée, encouragée par les progrès qui viennent de se produire dans le domaine des « plus lourds que l'air », envisage de s'équiper d'aéroplanes, le vide institutionnel est absolu – et pour cause !

Mais voilà qu'en à peine deux ans surgit une Inspection permanente de l'aéronautique militaire¹⁸, placée sous la responsabilité de la direction du Génie, qui bénéficie d'une faible autonomie institutionnelle et décisionnelle, mais n'en a pas moins le mérite d'exister. Puis, au début de 1914, apparaît une direction de l'aéronautique au sein du ministère de la Guerre¹⁹. L'avancée est assez significative pour être notée et l'événement assez précoce pour être souligné. Tout cela est assez remarquable à une époque où personne ne prétend encore qu'une armée indépendante doive naître de cette effervescence. D'autant que, au même moment, et dans divers pays, apparaissent d'autres organisations aériennes dépendant de l'armée de terre et même de la marine. En 1912, la Grande-Bretagne se dote d'un *Royal Flying Corps*, et les États-Unis d'un *U.S. Army Air Service*.

Pendant la Grande Guerre éclatent les premières querelles relatives à l'emploi opérationnel de l'aviation, entre des aviateurs issus de l'armée de terre et appartenant toujours à cette même armée de terre et les responsables des armées terrestres. Si des affrontements se produisent entre les tenants de l'arme aérienne et les chefs terrestres, c'est bien que leurs conceptions d'emploi ne concordent pas et, surtout, que les premiers commencent déjà à percevoir, à la lumière des combats, les spécificités de la puissance aérienne, cette prise de conscience constituant elle-même l'avènement d'un phénomène à caractère identitaire²⁰. Point n'est question ici de parler d'un déterminisme fonctionnel qui conduirait naturellement à une autonomie de l'aviation. Non ! Les hommes, à leur manière, savent peser sur le cours des événements pour les infléchir à leur convenance de manière à servir leurs intérêts propres.

Qu'aucun grand responsable aérien – je fais allusion bien sûr à des responsables en fonctions – n'évoque encore l'indépendance de l'arme aérienne pendant la Grande Guerre – Giulio Douhet mis à part – est sans doute une conclusion que l'on jugera originale. Elle n'en est pas moins irréfutable. Duval, promoteur de l'emploi en masse de l'arme aérienne en 1917-1918, s'oppose sans ambiguïté

¹⁸ Éric André, *Le général Roques et l'Inspection permanente de l'aéronautique*, maîtrise d'histoire sous la direction du professeur André Martel, université Paul-Valéry, Montpellier, s.d., 131 p. ; « Le général Roques, inspecteur permanent de l'Aéronautique », *Revue historique des armées*, n° 3, 1988, p. 57-67.

¹⁹ Patrick Facon, « L'Armée française et l'aviation, 1891-1914 », *op. cit.*

²⁰ Patrick Facon, « Aperçus sur la doctrine d'emploi de l'aéronautique militaire française 1914-1918 », in X^e colloque de la Commission internationale d'histoire militaire, Nouvelles recherches sur la Première Guerre mondiale, Stuttgart, 19-24 août 1985. Actes n° 10, Freiburg, *Commission internationale d'histoire militaire*, 1986, 448 pages (publié également dans *Recueil d'articles et d'études 1984-1985*, Vincennes, Service historique de l'armée de l'air, 1991, 264 pages, p. 114-131 et dans la *Revue historique des armées*, n° 3, 1988, p. 80-91) ; Gaetan Sciacco, *L'Aéronautique militaire française*, août 1914-février 1916, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la direction de Claude Carlier, 1985-1986, 183 p.

aucune à l'autonomie et, *a fortiori*, à une quelconque indépendance de l'aéronautique militaire²¹. Il en va de même du général Foulois, qui commande à l'aviation américaine sur le front occidental, et même du général Trenchard, à qui l'on attribuera plus tard le titre de « père de la *Royal Air Force* ». Celui-ci montre une répugnance certaine à accepter le poste de chef d'état-major de cette aviation, la première à acquérir une pleine et entière autonomie au monde, et à devenir chef de l'*Independent Air Force*, ce corps de bombardement stratégique indépendant que le gouvernement britannique se propose d'engager dans l'attaque des cités industrielles allemandes et même de Berlin, cœur politique de l'Allemagne impériale²².

Dans l'esprit de Duval, chez lequel il existe très certainement l'idée d'un principe d'unité dans l'emploi des différentes armes au combat, l'aviation doit être exclusivement engagée sous la responsabilité du haut-commandement militaire. D'autant plus que le territoire français est en danger d'être submergé par les puissantes offensives allemandes des six premiers mois de 1918 et que le recours à l'emploi en masse de l'aviation constitue, à ses yeux et à ceux de Pétain, un des moyens capables de contrarier la stratégie de Ludendorff. Aussi le chef de l'aéronautique aux armées s'oppose-t-il avec force et énergie au projet de constitution d'une force aérienne stratégique interalliée indépendante, proposé par les Britanniques²³, réagissant à la manière d'un officier de l'armée, pétri de culture militaire terrestre.

L'affaire de la division aérienne²⁴ éclaire d'un jour singulier cette prise de conscience qui se produit pendant la Grande Guerre, selon laquelle l'arme aérienne doit faire masse, sous un commandement centralisé au plus haut niveau, afin d'appliquer ses feux avec l'efficacité optimale dans la bataille. Une prise de conscience stratégique et tactique ressortissant, à mon sens, à une prise de conscience d'une certaine singularité – et d'une singularité certaine – de l'arme aérienne, donc d'une identité spécifique. Dans un débat qui se prolonge sur toute l'année 1918, Duval combat pied à pied ses détracteurs, partisans d'un émiettement de l'aviation sur l'ensemble du front, sans aucune cohérence opérationnelle, au profit des armées et des corps d'armée terrestre²⁵.

²¹ Patrick Facon, « Le comité interallié de l'aviation, ou le problème du bombardement stratégique de l'Allemagne en 1918 », *Revue historique des armées*, n° 3, 1990, p. 91-100 ; « Aperçus sur la doctrine d'emploi de l'aéronautique militaire française (1914-1918) », *Revue historique des armées*, n° 3, 1988, p. 80-90.

²² Patrick Facon, « Le comité interallié de l'aviation ou le problème du bombardement stratégique de l'Allemagne en 1918 », *Revue historique des armées*, n° 3, 1990, p. 91-100.

²³ J'évoque ces problèmes importants dans « La division aérienne de 1918 et dans Le comité interallié de l'aviation ou le problème du bombardement stratégique de l'Allemagne en 1918 », *Revue historique des armées*, n° 3, 1990, p. 91-100.

²⁴ Voir, à ce propos, François Pernot, « Barès 1914-1917 ou l'aviation militaire à l'épreuve de la Grande Guerre », *Revue historique des armées*, n° 3, 1993, p. 3-14.

²⁵ Patrick Facon, « Un exemple d'adaptation de l'arme aérienne aux conflits contemporains : la division aérienne de 1918 », in Colloque international Adaptation de l'arme aérienne aux conflits contemporains et processus d'indépendance des armées de l'air des origines à la fin de la Seconde Guerre mondiale, Paris (École militaire), I.H.C.C., S.H.A.A., 4-7 septembre 1984. Actes, Paris, F.E.D.N., 1985, 372 pages, p. 223-238 (publié également dans *Recueil d'articles et d'études 1984-1985*, Vincennes, Service historique de l'armée de l'air, 1991, 264 pages, p. 23-44).

Certes, la division aérienne est à peine un premier pas dans l'organisation d'une arme promise à de grandes destinées ; elle présente des défauts et des vices rédhibitoires. Elle n'en reste pas moins un bon compromis entre les idées relativement avancées que défendent les aviateurs à l'époque, d'une part ; les pesanteurs et les freins d'un système militaire n'entendant guère laisser aller plus loin une aviation qui n'est même pas encore une arme, d'autre part.

La guerre de 1914-1918 et la controverse sur la division de Duval, avec toutes les problématiques d'emploi de l'arme aérienne dans la bataille qu'elle induit, constituent certainement une étape importante dans la prise de conscience identitaire d'une aéronautique militaire promise à devenir l'armée de l'air. Toutes les querelles entre l'armée de l'air et l'armée de terre qui se produisent pendant l'entre-deux-guerres y affluent déjà.

L'ENFANTEMENT DOULOUREUX

La deuxième étape importante, en même temps pour l'institutionnalisation et la quête identitaire de l'arme aérienne en France, est sans aucun doute la période de l'entre-deux-guerres. Elle survient dans un contexte qu'il importe de définir ici.

L'idée de conserver au sein de l'armée une aviation capable d'intervenir de façon autonome dans la bataille se perpétue au lendemain de la Grande Guerre, à travers un certain nombre d'initiatives, et le débat à ce propos manque, c'est le moins que l'on puisse dire, de sérénité²⁶. La controverse qui le nourrit tourne autour d'un affrontement bipolaire : aviation réservée/aviation organique. Le principe de la division aérienne étant fortement contesté par les milieux les plus conservateurs de l'armée de terre, les partisans d'une aviation telle que Duval l'a définie ne parviennent pas à imposer leurs idées après la mort du général Buat, chef d'état-major de l'armée, au milieu des années vingt²⁷.

Plus intéressant encore, parallèlement à cette approche modérée de l'emploi de l'arme aérienne courent, depuis la Grande Guerre, des théories beaucoup plus radicales qui préconisent l'indépendance pure et simple de l'arme aérienne, à travers la création d'une « armée de l'air » – l'expression apparaît pour la première fois dans des documents officiels – en même temps que la formation d'une structure politique – le ministère de l'Air – destinée à coiffer tout ce qui a trait à l'aviation en France²⁸.

Pascal Vennesson le montre bien, l'avènement de l'armée de l'air résulte d'un compromis – un « compromis socio-technique²⁹ » plus exactement –, d'une cote

²⁶ Voir Patrick Facon, « Aviation réservée ou aviation organique ? Arme ou armée, l'aviation militaire française à l'école de la Grande Guerre », in XIX^e Congrès international d'histoire militaire, Istanbul, 17-24 juillet 1993. Actes, Istanbul, Commission internationale d'histoire militaire, 1994, 725 pages, p. 643-654 (publié sous le titre, « Arme ou armée ? Aviation réservée ou aviation organique ? L'aéronautique militaire à l'école de la Première Guerre mondiale », *Revue historique des armées*, n° 4, 1994, p. 66-75).

²⁷ *Ibid.*

²⁸ *Ibid.*

²⁹ Pascal Vennesson, *L'institutionnalisation de l'armée de l'air, 1891-1939, op. cit. ; Les chevaliers de l'air, Aviation et conflit au XX^e siècle*, Paris, Presses de Science Po, 1997, 210 p.

mal taillée qui ne satisfait personne au demeurant. En fait, le décret du 1^{er} avril 1933 engendre beaucoup plus de problèmes qu'il n'en résout. Il entraîne des situations conflictuelles pour le moins explosives et lourdes de conséquences pour les armées : conflits de personnes, conflits d'attributions, conflits doctrinaux. Les aviateurs s'estiment frustrés parce qu'ils ne possèdent ni les moyens ni la possibilité de mener les opérations stratégiques dont ils rêvent. Les responsables terrestres se disent inquiets parce qu'ils ne sont pas sûrs de pouvoir compter sur l'appui des aviateurs pour leurs propres opérations.

Rien n'ayant été résolu, et faute d'un contrôle suffisamment ferme de la part des autorités politiques, les deux armées se retrouvent dans des positions antagonistes, où la méfiance l'emporte presque exclusivement sur la volonté de s'entendre³⁰. Les aviateurs, redoutant qu'une collaboration avec l'armée de terre ne débouche sur une subordination pure et simple, négligent le problème de l'appui que l'arme aérienne pourrait apporter aux forces de surface ; les responsables terrestres, se situant dans des schémas stratégiques, tactiques et mentaux issus de la Première Guerre mondiale, ne jurent que par le système de la coopération, dont le corollaire suprême est la mise en tutelle d'une grande partie des unités navigantes sous leurs ordres, dans le cadre de l'aviation dite « organique ».

Comme dans le cas de bien d'autres aviations militaires, ceux qui entendent faire de l'armée de l'air un outil militaire indépendant s'emploient d'abord à fonder son institutionnalisation sur la mission autonome à longue distance, c'est-à-dire le bombardement lointain. La remarque est essentielle, dans le sens où l'on se rend compte, en étudiant différents autres cas nationaux, que les processus d'autonomisation des armées de l'air reposent sur des bases identiques. Une étude comparative serrée avec les phénomènes d'institutionnalisation qui se produisent en Grande-Bretagne et aux États-Unis le montre bien. C'est en préconisant un usage stratégique de l'aviation qu'entendent s'émanciper la *Royal Air Force* d'abord, les *U.S. Army Air Forces*, qui donnent naissance à l'*U.S. Air Force*, ensuite. Ce cheminement n'a rien d'étonnant, pour la bonne et simple raison que lorsqu'elles viennent à la vie, les forces aériennes, en mal d'identité, soucieuses de s'imposer dans les systèmes militaires, ou du moins d'y affirmer leur droit à l'existence, n'ont aucune autre solution que de se diriger vers des missions qui leur permettront de les différencier des forces armées classiques.

Se distinguer des autres armées tout d'abord. Cette préoccupation apparaît comme une nécessité vitale. Les aviations naissantes doivent se doter d'une mission qui tranche sur celles des autres armées, une mission noble qui permettra à l'arme aérienne d'affirmer son statut d'arme décisive. Le bombardement lointain correspond d'autant plus à cette mission que la diffusion des théories de Giulio Douhet,

³⁰ Voir Arnaud Teyssier, « L'appui aux forces de surface : l'armée de l'air à la recherche d'une doctrine (1933-1939) », in Colloque international Histoire de la guerre aérienne, Hommage au capitaine Guynemer, Paris (E.N.S.T.A.), S.H.A.A., I.H.C.C., 10-11 septembre 1987. Actes, Vincennes, Service historique de l'armée de l'air, 1988, 395 pages, p. 247-272 ; « L'armée de l'air et l'aviation d'assaut, 1933-1939 : histoire d'un malentendu », *Revue historique des armées*, n° 1, 1989, p. 98-109.

pendant les années vingt et trente, constitue un terreau fertile au développement de ces idées³¹.

L'attitude des responsables des forces aériennes et des chefs des forces armées françaises à l'égard des thèses douhétiques est riche d'enseignements. Les premiers y trouvent de quoi alimenter leur soif autonomiste, en instrumentalisant ses principes fondamentaux. Mais en même temps, par une sorte d'étrange paradoxe, ils en nient toute influence dans l'élaboration de la doctrine d'emploi de l'aviation militaire, issue selon eux d'une pensée nationale³². C'est là un point fort intéressant dont on retrouve des exemples dans maints pays. Une approche comparative permet de relever une démarche identique de la part des aviateurs britanniques – Sykes et de Trenchard³³ – ou des penseurs de l'*Army Air Corps Tactical School*, aux États-Unis³⁴.

Les armées traditionnelles sont, bien entendu, fort peu réceptives aux thèses développées par le général Douhet, dans le sens même où ces idées réservent à leurs armées la portion congrue dans l'organisation des systèmes militaires³⁵. Une étude des thèses développées à ce propos par le maréchal Pétain, véritable magistère doctrinal et moral de l'armée française des années vingt et trente, montre bien l'agacement qui transparaît dans les réactions des responsables des forces armées, mais également une tendance à récupérer le phénomène, sans le rejeter formellement, pour l'utiliser à leur profit, voire pour mieux le contrer³⁶. La réaction de l'ancien commandant en chef des armées françaises consiste dans un premier temps à affirmer l'importance des thèses développées par le prophète italien, pour ajouter qu'il les comprend bien et qu'elles correspondent finalement à une conception ancienne et classique de la stratégie, parvenant de cette manière à occulter tout véritable débat stratégique au sein de l'appareil militaire français³⁷, même si la diffusion de ces idées engendre une grande effervescence dans la France de ces années d'avant-guerre³⁸.

C'est le même maréchal Pétain qui met un terme au processus dans lequel l'armée de l'air s'est engagée dès sa naissance : fonder sa puissance et son identité, encore si mal assurée, sur une flotte de bombardement capable de porter le feu et la destruction chez l'adversaire en cas de conflit. On a longtemps prétendu que l'insistance avec laquelle les responsables aériens français – Cot, Denain,

³¹ Patrick Facon, « Douhet et sa doctrine à travers la littérature militaire et aéronautique française de l'entre-deux-guerres : une étude de perception », in *Congresso internazionale di Studi La Figura e l'opera di Giulio Douet, Caserte, Società di Storia di Terra di Lavoro con la collaborazione dello Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare*, 12-14 avril 1987. Actes, s.l., Società di Storia Patria di Lavoro, 1988, 340 pages, p. 109-127 ; Thierry Vivier, « Le douhétisme français entre tradition et innovation (1930-1939) », *Revue historique des armées*, n° 3, 1991, p. 89-99.

³² Voir Patrick Facon, *L'armée de l'air dans la tourmente*, op. cit., p. 40-42.

³³ Voir Patrick Facon, *Le bombardement stratégique*, op. cit., p. 55-74.

³⁴ *Ibid.*, p. 97-120.

³⁵ *Ibid.*, p. 55-74.

³⁶ Patrick Facon et François Pernot : « Pétain et l'aviation pendant l'entre-deux-guerres, novation ou cristallisation ? », *Revue historique des armées*, n° 1, 1997.

³⁷ *Ibid.*

³⁸ Patrick Facon, « Douhet et sa doctrine à travers la littérature militaire française et aéronautique de l'entre-deux-guerres : une étude de perception », op. cit.

Jauneaud³⁹ – mettaient l’accent sur la constitution de puissantes phalanges d’avions de bombardement ressortissant à du douhétisme pur et simple.

Des recherches récentes révèlent une réalité beaucoup plus nuancée et nettement moins subjective⁴⁰. Tout d’abord, si l’armée de l’air s’est orientée dans cette politique, c’est parce que le bombardier est l’incarnation à la fois de la puissance aérienne stratégique et de l’autonomie, à travers la mission, de l’arme aérienne. Ensuite, parce que la doctrine aérienne française, telle qu’elle s’exprime en ce milieu des années trente, s’appuie sur la nécessité de disposer d’une force de bombardement destinée à répondre à une agression par la voie des airs – une sorte d’outil de rétorsion, de contre-offensive aérienne pour employer un terme plus actuel⁴¹ – qui écraserait les terrains d’aviation et les usines de l’adversaire afin d’affaiblir de manière durable son outil aérien.

Les aviateurs sont convaincus que, désormais, les guerres s’ouvriront par une bataille dans la troisième dimension, opposant les forces aériennes des deux parties. Celui qui la remportera, celui qui aura acquis la supériorité dans les airs, pourra ensuite se préoccuper d’apporter son soutien aux forces de surface terrestres et navales⁴². L’avis des responsables terrestres étant différent, voire fondamentalement opposé, un âpre débat, sur fond d’aviation réservée et d’aviation organique, oppose armée de terre et armée de l’air.

L’arrêt brutal du développement de cette force de contre-offensive aérienne, décidé en 1937-1938, et la priorité donnée à la constitution d’une aviation de chasse plus en rapport avec la stratégie défensive du pays – pourtant, la possession d’une puissante aviation de bombardement peut être un atout important dans une telle perspective, en dissuadant l’adversaire d’entreprendre quoi que ce soit, de crainte de subir des représailles – forment un frein puissant à la quête identitaire de l’armée de l’air.

TROISIÈME ÉTAPE : LE DÉBAT DE 1943 ET LA RENAISSANCE DE L’ARMÉE DE L’AIR

Le choc de la défaite de 1940 frappe de plein fouet une armée de l’air âgée d’à peine sept ans et, qui plus est, se trouve soumise à une très forte pression psychologique, puisqu’elle figure parmi les boucs émissaires de la catastrophe qui vient de fondre sur la France⁴³. Une armée de l’air qui aurait été bien près de disparaître si le

³⁹ Voir à ce propos la thèse de Thierry Vivier, *La politique aéronautique militaire de la France dans les années trente*, sous la direction du professeur Maurice Vaïsse, thèse de doctorat d’histoire de l’université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 1994, 787 p. ; voir aussi les études de cet ancien chercheur du Service historique de l’armée de l’air sur le sujet, préalables à sa thèse : « Le général Denain, bâtisseur de l’armée de l’air, 1933-1936 », *Revue historique des armées*, n° 3, 1993, p. 21-31.

« Pierre Cot et la naissance de l’armée de l’air (1933-1934) », *Revue historique des armées*, n° 4, 1990, p. 108-115 ; « Un néo-socialiste au ministère de l’Air : Marcel Déat (24 janvier 1936-4 juin 1936) », *Revue historique des armées*, n° 1, 1991, p. 97-106.

⁴⁰ Patrick Facon, *L’armée de l’air dans la tourmente*, *op. cit.*, p. 51-56.

⁴¹ *Ibid.*, p. 51-56.

⁴² *Ibid.* Voir aussi Charles Christienne (général), « Le débat de doctrine sur l’emploi de l’aviation militaire française. 1916-1946 », *Revue Défense Nationale*, juin 1979, p. 109-119 ; Charles Christienne (général), Patrice Buffotot, « L’aéronautique militaire française de 1919 à 1939 », *Revue historique des armées*, n° 2, 1977, p. 9-40.

⁴³ Patrick Facon, *L’Armée de l’air dans la tourmente*, *op. cit.*, p. 248-250.

général Bergeret ne s'était opposé à certaines clauses de l'armistice. À sa manière, le général Bergeret s'applique à sauvegarder l'identité de l'arme aérienne, voire même à assurer sa survie, tant à l'égard des Allemands qu'à l'endroit de l'armée de terre et de la marine de Vichy qui envisagent froidement de sacrifier l'indépendance de l'aviation à leur propre sauvegarde si cela se révélait nécessaire. La dissolution de l'armée de l'air, à la suite de l'invasion de la zone non occupée, en novembre 1942⁴⁴, laisse subsister quelques éléments épars dans les ex-colonies de Vichy, dont les forces aériennes d'Afrique du Nord et celles d'Afrique-Occidentale française⁴⁵. Le terme de « forces aériennes », que j'emploie à dessein et qui correspond d'ailleurs à la terminologie officielle de l'époque, est lourd de signification. En effet, de novembre 1942 à juillet 1943, l'armée de l'air, si elle existe *de jure*, n'existe plus *de facto*. Il s'agit là d'une rétrogradation qui révèle la fragilité des bases institutionnelles sur lesquelles elle a été fondée. Le commandement aérien, après être revenu au général Mendigal, est étroitement subordonné au commandement des forces terrestres et aériennes, du général Giraud, dont les conceptions en matière d'emploi de l'arme aérienne s'apparentent étroitement avec celles de 1939-1940. Elle est en quelque sorte retombée dans le giron de l'armée dont elle est sortie dix ans auparavant. La meilleure preuve de cet état de fait n'est-elle pas que la marine est demeurée autonome dans l'organisation décidée par Darlan et Giraud ?

Il faut attendre l'arrivée à la tête des forces aériennes d'Afrique du général Bouscat, émissaire de Giraud à Londres dans le cadre du rapprochement avec la France combattante de de Gaulle, pour sortir l'armée de l'air de l'emprise des forces terrestres. On assiste alors à une renaissance – une véritable seconde naissance –, à une reconstitution matérielle et morale reposant sur un réarmement financé par les Américains, les Britanniques et les Soviétiques et une fusion avec les Forces aériennes françaises libres de Londres⁴⁶.

Le débat qui oppose Bouscat aux responsables terrestres et navals d'Afrique du Nord à ce propos ressemble, à quelques nuances près, à ceux des pires moments de l'entre-deux-guerres, au point que, dans une de mes études l'auteur de cet essai a donné le nom de « deuxième bataille pour l'indépendance⁴⁷ ».

Si le commandant de l'aviation française d'Afrique obtient satisfaction et peut organiser une nouvelle armée de l'air, ce n'est qu'un point de départ. Pour le général Bouscat, ce processus est une simple étape dans une recomposition institutionnelle et identitaire primordiale à ses yeux. Une recomposition qui passe par la création de structures aériennes françaises autonomes par rapport à un commandement allié

⁴⁴ Arnaud Teyssier, « L'armée de l'air et la crise de novembre 1942 », *Revue historique des armées*, n° 3, 1987, p. 24-33.

⁴⁵ Voir Patrick Facon, « L'armée de l'air nouvelle : du corps aérien expéditionnaire au projet d'*Air Force* française, 1942-1945 », *Revue historique des armées*, n° 3, 1992, p. 70-78 ; « Réarmement et reconstitution de l'armée de l'air (1942-1943) », *Revue historique des armées*, n° 2, 1979, p. 96-111 (publié également dans *Recueil d'articles et d'études 1979-1981*, Vincennes, Service historique de l'armée de l'air, 1986, 290 pages, p. 3-23.)

⁴⁶ Patrick Facon, « Le plan VII (1943-1944) », *Revue historique des armées*, n° 3, 1979, p. 185-204 (publié également dans *Recueil d'articles et d'études 1979-1981*, Vincennes, Service historique de l'armée de l'air, 1986, 290 pages, p. 25-50).

⁴⁷ *Ibid.*

auquel elles se trouvent subordonnées depuis la fin de l'année 1942, poursuite du réarmement oblige⁴⁸. Partant de groupes aériens intégrés dans les grands commandements britanniques ou américains au fur et à mesure de leur création et de leur réarmement, Bouscat, agissant avec une intelligence et un sens tactique consommés convainc les Alliés d'autoriser la création d'escadres françaises, en 1943-1944, puis d'un grand commandement aérien autonome, à la fin de 1944. Il envisage même la constitution d'une *Air Force* pour 1945, véritable armée aérienne sous commandement français⁴⁹. En deux ans et demi, l'armée de l'air a retrouvé sa place dans le système militaire français, forte d'une puissance retrouvée de quelque 150 000 hommes et de plusieurs centaines d'appareils modernes pour l'époque. Après un temps de doute, elle a retrouvé une bonne part de son identité et peut sans doute croire en un nouvel avenir.

La reprise de cette quête identitaire s'accompagne de la conclusion d'une unité morale gravement mise à mal par le profond clivage entre les aviateurs de Vichy et ceux de la France libre. Une unité morale indispensable à l'image identitaire de l'armée de l'air⁵⁰. Elle s'accompagne de la mise en place de structures ministérielles : commissariat à l'Air, au début de 1944, ministère de l'Air après la libération de Paris. La création de la première de ces institutions ne se produit pas dans la facilité ; elle résulte d'un combat mené par le général Bouscat, qui jette à un moment sa démission dans la balance et en appelle au général de Gaulle, pour que l'armée de l'air, placée depuis novembre 1943 sous la dépendance d'un commissariat à la Guerre dominé par l'armée de terre et qui ne lui sied guère, passe sous le contrôle d'un commissariat à l'Air⁵¹ plus conforme à ses vœux.

QUATRIÈME ÉTAPE : LES DÉBATS DE 1946-1948

Si le débat sur le douhétisme constitue un phénomène significatif pendant la période de l'entre-deux-guerres en France, il n'atteint pas le niveau d'exaspération auquel il parvient dans les deux ou trois années qui suivent la fin de la Seconde Guerre mondiale⁵². L'avant-dernière étape de la quête identitaire considérée dans cette habilitation concerne l'immédiat après-guerre et l'intégration dans les systèmes d'alliances issus de l'avènement de la guerre froide.

⁴⁸ Patrick Facon, « L'armée de l'air et le problème du retour en France, 1943-1944 », *Revue historique des armées*, n° 3, 1984, p. 63-69. (Publié également dans *Recueil d'articles et d'études 1984-1985*, Vincennes, Service historique de l'armée de l'air, 1991, 264 pages, p. 45-62) ; « L'armée de l'air : de la Libération à la Victoire (juillet 1944-mai 1945) », *Revue historique des armées*, n° 3, 1987, p. 46-53.

⁴⁹ « L'armée de l'air nouvelle. Du corps expéditionnaire au projet d'*Air Force* française, 1942-1945 », *Revue historique des armées*, n° 3, 1992, p. 70-78.

⁵⁰ Patrick Facon, « 1944, une année charnière pour l'armée de l'air ? », in Colloque international En 1944, l'aviation a-t-elle gagné la guerre ?, Paris, E.N.S.T.A. Actes, Service historique de l'armée de l'air, Vincennes, 1995, p. 231-249.

⁵¹ Marie-Catherine Dubreil, « Fernand Grenier et Charles Tillon, deux communistes au ministère de l'Air », *Revue historique des armées*, n° 2, 1995, p. 65-75 ; Emmanuel Chadeau, « L'industrie aéronautique, été 1944-printemps 1945 : des héritages aux projets », *Revue historique des armées*, n° 3, 1987, p. 54-62.

⁵² Patrick Facon, « Les néo-douhédiens français de l'après Seconde Guerre mondiale » in Colloque international Précurseurs et prophètes de l'aviation militaire, Paris (E.N.S.T.A.), Service historique de l'armée de l'air, 8-9 octobre 1990. Actes, Vincennes, Service historique de l'armée de l'air, 1992, 351 pages, p. 249-265.

Dès la fin des hostilités, un combat enfiévré enflamme les responsables de l'aviation française qui, tirant les leçons du conflit, réclament la place qu'ils estiment devoir revenir à l'armée de l'air dans le système militaire français. Portée par les déclarations et les écrits de personnalités comme le général Bouscat, le général Gérardot⁵³ – l'un des rares théoriciens français de la guerre aérienne – et le général Chassin – le créateur, en 1946, du Centre d'enseignement supérieur aérien (C.E.S.A.)⁵⁴, qui se veut à la fois lieu de réflexion et université des futurs hauts responsables de l'armée de l'air –, la contestation de l'ordre établi bat son plein au lendemain du virulent débat de doctrine entre le général Juin, chef d'état-major de la défense nationale, et le général Bouscat, chef d'état-major général de l'armée de l'air⁵⁵.

Jamais, depuis l'institutionnalisation de l'arme aérienne en France, l'espoir d'atteindre l'objectif identitaire qu'ils se sont fixé n'a sans doute été aussi grand dans l'esprit des aviateurs. Les enseignements qu'ils tirent de la Seconde Guerre mondiale ne révèlent-ils pas la prééminence absolue de la puissance aérienne, le rôle décisif qu'elle a joué dans l'issue des hostilités et qu'elle doit jouer à l'avenir ? Ignorer cette réalité, refuser la promotion de l'arme aérienne au rang d'arme dominante serait inconcevable ! Cette analyse du discours des aviateurs apparaît, me semble-t-il, d'autant plus proche de la réalité que le même phénomène se produit au même moment aux États-Unis, plus particulièrement, et en Grande-Bretagne⁵⁶.

On ne comprendrait pas cette attitude de la part des responsables aériens français et de leurs homologues étrangers si l'on ignorait les enjeux réels qui se cachent derrière cette soif de reconnaissance. La fin de la guerre entraîne une réduction à la baisse des effectifs et des budgets militaires. Les luttes entre armées pour une répartition nouvelle des moyens qui restent après tant de coupes claires battent leur plein. En France, la réduction du format des armées affecte particulièrement l'aviation, réduite à la portion congrue, amenant la démission de son chef d'état-major général, le général Valin, en mars 1946⁵⁷.

Pis encore, alors qu'ils esquissent une armée de l'air dont les missions seraient orientées vers l'acquisition de la supériorité aérienne et le bombardement lointain

⁵³ Charles Christienne (général), « Un chef d'E.M.G.A.A., le général Gérardot », *Revue historique des armées*, n° 3, 1982, p. 96-101 ; Patrick Facon, « Le général Gérardot, un chef d'état-major éphémère (septembre 1946-février 1947) » *Revue historique des armées*, n° 3, 1996, p. 37 à 50.

⁵⁴ Lanig Catala, « Les enseignements de la Seconde Guerre mondiale à travers les cours du Centre d'enseignement supérieur aérien, 1945-1951 », mémoire de maîtrise sous la direction du professeur Marc Auffret, université du Maine - faculté d'histoire, 1994-1995, 111 p.

⁵⁵ Pour le débat en question, se reporter à Jean-Pierre Dournel, « L'armée de l'air en 1946 », *Recueil d'articles et d'études 1974-1975*, Vincennes, Service historique de l'armée de l'air, 1977, 302 pages, p. 251-303, (publié également dans *Revue d'histoire de la Deuxième Guerre mondiale*, n° 110, avril 1978, p. 25-44.) ; Patrick Facon, « L'armée de l'air française à l'heure des pactes de Dunkerque et de Bruxelles », *op. cit.*

⁵⁶ Patrick Facon, « Le Bombardement stratégique », *op. cit.*, p. 221-226.

⁵⁷ Patrick Facon, « L'armée de l'air : sa place dans la défense nationale, mai 1945-20 janvier 1946 », in Colloque De Gaulle, l'armée et la Nation, 8 mai 1945-20 janvier 1946, Paris, I.H.T.P.-Institut Charles-de-Gaulle, 21-22 octobre 1982. Actes, Paris, Plon, coll. « Espoir », 1983, 317 pages, p. 205-214 (publié également dans *Recueil d'articles et d'études 1981-1983*, Vincennes, Service historique de l'armée de l'air, 1987, 336 pages, p. 297-311).

– les deux pôles de leur quête identitaire –, les aviateurs découvrent, non sans stupeur, qu'ils n'auront rien de tout cela. Au contraire. Point de bombardiers lourds ou d'avions de défense aérienne modernes. Le général Juin ne leur concède que les missions d'occupation en Allemagne ou au profit de l'O.N.U. et la défense de l'Union française à travers des tâches de police où leur travail consistera à appuyer les forces terrestres.

C'en est bel et bien fini des rêves de l'après-guerre. La supériorité aérienne et le bombardement stratégique reviendront aux Alliés. D'ailleurs, pourquoi se doter de bombardiers lourds à long rayon d'action dans l'immédiat ? L'état-major du général Juin n'est-il pas parti d'une hypothèse de travail selon laquelle aucun conflit majeur ne viendrait perturber l'Europe dans les dix années à venir ? C'est vrai, les responsables aériens français ignorent superbement les réalités économiques du moment, les impératifs de la reconstruction d'un pays ruiné par la guerre. La réalisation d'une aviation stratégique n'est pas dans l'ordre des priorités des dirigeants politiques qui ont bien d'autres soucis en tête. De quelle utilité serait-elle, d'ailleurs, dans le contexte de ce difficile après-guerre ? Mais, au fond, ce projet importe peut-être moins que l'idée qu'il exprime.

Dans les milieux aériens, la déception et la désillusion sont d'autant plus profondes que les espoirs ont été importants. C'est dans une véritable fronde que s'engagent les aviateurs au cours des mois qui suivent ce camouflet. D'abord à travers une virulente campagne de presse au cours de laquelle le général Chassin claironne, avec l'évidente volonté de provoquer : « Ce ne sont pas des honneurs qu'il faut rendre à l'armée de l'air. Ce qu'il faut lui donner, c'est la première place dans notre défense nationale⁵⁸. » Ensuite par la publication, au début de 1947, sans consultation aucune de l'état-major de la défense nationale – initiative qui entraîne une réaction virulente de ce dernier – d'un document de doctrine fondamental : l'« Instruction provisoire sur l'emploi des forces aériennes », dans lequel le rôle essentiel de l'arme aérienne au sein des systèmes de défense du futur est mis en avant⁵⁹.

Les partisans d'une conception stratégique de l'armée de l'air ne baissent pas pour autant les bras. Le débat qui agite le Conseil supérieur de l'air en juillet 1948 en est un indice certain⁶⁰. L'affaire est importante puisqu'elle se situe à un moment qui constitue un tournant technologique pour l'arme aérienne française : le passage à l'ère du radar et du réacteur. L'industrie aéronautique française, mal préparée, ayant pris beaucoup de retard pendant la Seconde Guerre mondiale, n'est pas en mesure de fournir aux aviateurs les matériels nécessaires. L'affaire tombe d'autant plus mal que la guerre froide pointe à l'horizon. Aussi l'armée de l'air s'adresse-t-elle au

⁵⁸ Patrick Facon, « Puissance militaire et puissance aérienne en France », Colloque international La perception de la puissance en Europe occidentale, de 1945 à 1948, Augsburg, 1984.

⁵⁹ Patrick Facon, « L'armée de l'air française à l'heure des pactes de Dunkerque et de Bruxelles », *op. cit.* ; « Puissance aérienne et puissance militaire française 1945-1948 », *op. cit.*

⁶⁰ Voir à ce propos Patrick Facon, « L'armée de l'air face aux traités de Dunkerque et de Bruxelles, 1947-1948 », *op. cit.* ; « L'armée de l'air et le traité de Bruxelles, 1947-1948 », *Revue historique des armées*, n° 3, 1982, p. 90-95.

récent allié du traité de Bruxelles, la Grande-Bretagne, pour acquérir ses premiers avions à réaction⁶¹.

En cette occasion, les partisans du bombardement lointain font entendre leur voix, par l'entremise des généraux Gérardot et Valin, s'insurgeant contre les tenants d'une aviation tactique intégrée dans les forces militaires du pacte signé à Bruxelles quelques mois plus tôt et l'atteinte que l'on porte de cette manière à la grandeur de la France. Ces derniers, qui pourraient être qualifiés de pragmatiques réalistes, sont le général Léchères, chef d'état-major général de l'armée de l'air, et son adjoint direct, le général Hartemann. Eu égard à l'état dans lequel se trouve l'armée de l'air, maintenue sous perfusion depuis plus de trois ans, ces deux responsables importants estiment essentiel de la refonder en acceptant qu'elle n'ait qu'une simple vocation tactique, à l'intérieur des forces aériennes d'une alliance où la *Royal Air Force* et surtout l'*U.S. Air Force* prendraient à leur compte les missions à caractère stratégique⁶². Dans le contexte délicat de cette époque, l'avenir de l'armée de l'air, Léchères et Hartemann le discernent dans les plans grandioses de réarmement adoptés en 1950-1951 et dans son affectation, aux côtés des aviations européenne et américaine au barrage aéroterrestre de l'O.T.A.N., sur le théâtre Centre-Europe⁶³.

Le débat interne engagé en 1948 entre les tenants d'une aviation de bombardement stratégique et les partisans d'une aviation tactique permet de mettre à jour, à tout le moins, la diversité des démarches à travers lesquelles les aviateurs estiment pouvoir faire monter leur armée en puissance et, donc, progresser dans leur quête identitaire.

CINQUIÈME ÉTAPE : LA MARCHÉ DE L'ARMÉE DE L'AIR VERS LE NUCLÉAIRE (1945-1958)

Les partisans d'une aviation lourde de bombardement à long rayon d'action suivent également de très près l'évolution des affaires nucléaires. Construction d'une force de bombardement stratégique et marche vers le nucléaire forment en effet les deux faces d'une même médaille. Ce processus constitue un élément d'explication fondamental de la mécanique identitaire de l'arme aérienne. Il en marque d'ailleurs, à mon sens, un aboutissement – je ne dis pas l'aboutissement –, après des décennies d'errance faites d'échecs répétés et décevants. Les aviateurs y trouvent en effet, comme je l'ai déjà dit, l'opportunité de faire coïncider leurs compétences stratégiques, leurs compétences techniques, leurs aspirations à la modernité, en même temps qu'ils confortent l'image de guerriers techniciens qui

⁶¹ Marie-Catherine Dubreil, « Réarmer l'armée de l'air en 1945 : un défi pour l'industrie aéronautique française », in Colloque La France face aux problèmes d'armement 1945-1950, Paris, École militaire, Centre d'études d'histoire de la défense, 31 mai 1995 ; « Fernand Grenier et Charles Tillon, deux communistes au ministère de l'Air », *Revue historique des armées*, n° 2, 1995, p. 65-75 ; Jean-Marie Rossi, « Charles Tillon, ministre de l'Air, septembre 1944-novembre 1945 », mémoire de maîtrise sous la direction du professeur Serman, université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 1994-1995, 107 p. ; Patrick Facon, « L'armée de l'air française à l'heure des pactes de Dunkerque et de Bruxelles », *op. cit.*

⁶² Patrick Facon, « L'armée de l'air et la *Western Union* », *Revue historique des armées*, n° 4, 1993, p. 71-79.

⁶³ Patrick Facon, « Le réarmement de l'armée de l'air, 1948-1954 », in Colloque La IV^e République face aux problèmes d'armement, C.E.H.D., Paris 29-30 septembre 1997. Actes, Paris, A.D.D.I.M., 1998, 648 pages, p. 107-127.

forme l'une des bases de leur discours. Parce que le seul vecteur par lequel peut être délivrée l'arme nucléaire dans un premier temps est l'avion, l'arme aérienne est toute désignée pour l'accomplissement de l'acte décisif, elle devient la composante capable de régler l'issue des conflits. Pour les responsables aériens, l'enjeu est de taille : qu'on leur confie la force de frappe nucléaire stratégique en cours d'élaboration, qu'ils puissent prendre à leur compte la mission de dissuasion, clef de la survie de la France dans un monde où les enjeux stratégiques se partagent désormais entre guerre nucléaire et guerre subversive, et l'importance de leur armée dans le système militaire national s'en trouvera désormais affirmée.

Dans cette affaire, les aviateurs affichent une attitude souvent intégriste, presque douhétienne. Le concept de dissuasion s'impose d'ailleurs assez tardivement chez eux, l'arme nucléaire ne représentant tout d'abord, à leurs yeux, rien d'autre que le moyen d'incarner Douhet de la manière la plus économique qui soit : un seul avion armé d'une seule bombe est en mesure d'obtenir des résultats beaucoup plus définitifs que ne le feraient des centaines d'appareils lancés à l'attaque du même objectif pendant des mois, voire des années⁶⁴.

Le nucléaire constitue un enjeu identitaire fondamental des années 1940-1960 au sein des armées. L'exemple américain est frappant. En 1948-1949, un débat d'une extraordinaire violence oppose l'*U.S. Navy* et l'*U.S. Air Force*. La première propose au pouvoir politique de faire reposer la force de frappe atomique des États-Unis sur des appareils embarqués à bord de gros porte-avions nucléaires, capables de frapper des objectifs lointains. La seconde met en avant les capacités de son bombardier stratégique à très long rayon d'action, le *B-36*⁶⁵. Le Congrès ayant donné raison à l'*U.S. Air Force*, il s'ensuit une véritable fronde chez les marins, à laquelle on a donné le nom de « révolte des amiraux ». Il n'empêche, le *Strategic Air Command* devient la cheville ouvrière à la fois de la sécurité et de la capacité de riposte américaines.

En France, le pari nucléaire des aviateurs se double d'un autre défi : celui de reconstruire, en partant pratiquement de rien, une aviation de bombardement morte de consommation pendant la seconde moitié des années quarante, faute de moyens budgétaires. Avec la reconstitution de cette spécialité, l'armée de l'air entre à nouveau dans le club très fermé des armes aériennes dotées d'un outil à caractère stratégique⁶⁶. Toutes les fois qu'elle en a l'occasion, elle s'applique à mettre en avant les capacités de l'arme aérienne dans la mise en œuvre d'une force de dissuasion destinée à empêcher toute velléité d'attaque de la part d'un adversaire. Quand les politiques lui confient la responsabilité de la frappe nucléaire stratégique en février 1958, elle dispose d'une structure d'accueil dont les vecteurs sont

⁶⁴ Patrick Facon, « L'armée de l'air face au problème nucléaire (1945-1954) : un nouvel âge d'or du douhétisme », *Revue historique des armées*, n° 1, 1990, p. 94-101.

⁶⁵ Patrick Facon, *Le Bombardement stratégique*, *op. cit.*, p. 221-242.

⁶⁶ Patrick Facon, « L'armée de l'air face au problème nucléaire (1945-1954) : un nouvel âge d'or du douhétisme », *op. cit.*

déjà en cours de définition⁶⁷. Cette perspective semble assagir des hommes qui, en bien des circonstances, ont montré une vive exaspération, comme le démontrent les propos très consensuels et modérés du général Stehlin dans la revue *Forces aériennes françaises*, au milieu de 1958⁶⁸. Le discours devient plus politique, moins doctrinal. En fait, il évolue d'une instrumentalisation douhétienne du fait nucléaire, faite de sautes d'humeur et d'outrances, à une approche beaucoup plus concrète, plus en rapport avec les réalités.

⁶⁷ Patrick Facon, « La politique nucléaire de l'armée de l'air sous la IV^e République », in Colloque L'histoire de l'armement, Paris, C.H.E.A.R., 19 novembre 1993. Actes, Paris, A.D.D.I.M., 1994, 253 pages, p. 107-126.

⁶⁸ Patrick Facon, « L'armée de l'air et le fait nucléaire », in Colloque La perception de la puissance en Europe occidentale en 1958, Florence, Institut Pierre-Renouvin, 24-26 septembre 1987. Voir chapitre 3.

CHAPITRE 4

UN FIL D'ARIANE : LE DISCOURS DOCTRINAL

Le discours doctrinal est le fil d'Ariane qui permet de mieux comprendre la logique de recherche identitaire de l'armée de l'air. Éminemment stratégique, il constitue à la fois l'expression la plus visible et la plus significative, mais aussi un des fondements de ce processus. Pendant la période considérée ici, il revêt en permanence une connotation très fortement particulariste et, de ce fait, engendre d'âpres et virulents débats avec les autres armées.

Point n'est question de rédiger ici un traité relatif à la doctrine d'emploi de l'armée de l'air. Je m'appliquerai plutôt à établir la subtile dialectique qui se crée, au fil du temps et de l'expérience acquise, entre discours doctrinal et processus identitaire, en gardant bien à l'esprit la démarche que j'ai adoptée dès le départ : comment les aviateurs prennent-ils conscience des particularités de leur arme et de quelle façon s'appliquent-ils à en faire prendre conscience chez leurs homologues des autres armées et chez les décideurs politiques, afin de les amener à intégrer les problématiques aériennes dans les choix stratégiques et militaires du pays.

FORMES ET CARACTÉRISTIQUES DU DISCOURS DOCTRINAL

Le discours doctrinal a pour caractéristique première, même s'il s'appuie sur les mêmes concepts fondamentaux, d'être un discours fluctuant : il évolue en fonction des époques, des circonstances politiques et stratégiques, mais aussi des transformations technologiques. Pourtant, il n'en revêt pas moins une certaine continuité, en s'appuyant sur quelques principes stratégiques, tactiques ou organiques fondamentaux qui ne varient guère dans le temps : l'arme aérienne est une arme destinée à la conquête de la « maîtrise de l'air » ; elle doit être employée de manière à produire un effet de masse, en tirant parti de ses qualités en matière de vitesse, sous un commandement centralisé qui dispose d'une large vue des théâtres d'opérations, de façon que sa puissance de feu agisse avec l'efficacité maximale ; l'arme aérienne doit être indivisible, au nom du principe beaucoup plus général de l'économie des forces.

Pour les responsables aériens, l'aviation est, avant tout, une arme à caractère stratégique, dans le sens où elle constitue un instrument de domination dans sa propre dimension, un outil de maîtrise de l'air, sans laquelle rien n'est possible – terme qui équivaut à l'expression plus moderne de « supériorité aérienne » et se rapporte à la liberté de manœuvre dont disposent les forces aériennes grâce à la suprématie qu'elles exercent dans leur propre domaine d'emploi, donc sur