

A R M É E D E L ' A I R

Histoire *de l'armée de l'air*



Patrick Facon

||||| La
documentation
Française |||||

Avant-propos

Armée de l'air ! Le terme apparaît pour la première fois au détour d'une page d'une revue spécialisée dans l'aéronautique, peu avant la Première Guerre mondiale. On le retrouve encore en 1918, sous la plume d'un homme politique, Pierre-Étienne Flandin, promis à devenir sous-secrétaire d'État à l'Aéronautique. Il est alors fortement connoté dans le sens où celui qui l'emploie l'identifie à une force de bombardement indépendante capable de mener des missions stratégiques sur l'Allemagne afin de détruire ses ressources industrielles et de saper son moral. Dans les années qui suivent la Grande Guerre, le vocable d'armée de l'air est de plus en plus couramment employé ; et il est inséparable de celui de ministère de l'Air. Mais il en émane à l'évidence une odeur de soufre ; il suscite même de telles craintes, de si fortes réactions de rejet chez les adversaires d'une troisième armée séparée des deux autres que ses tenants lui substituent parfois celui d'aviation nationale.

Néanmoins, lorsqu'il s'agit, à l'issue de tant et tant de combats, de former enfin la nouvelle entité, Pierre Cot, ministre de l'Air, se prononce sans hésitation aucune en faveur de la dénomination d'armée de l'air. Cette personnalité de première grandeur dans l'histoire de cette institution n'a jamais expliqué les raisons d'un tel choix. Et cela est bien dommage. Peut-être allait-il de soi ? Sans doute a-t-il tout simplement repris les termes utilisés depuis le début des années 1920 par les partisans d'une indépendance acquise à grand-peine. Une indépendance acquise à si grand-peine que le ministre, ignorant de quoi seront faits les lendemains, entend la concrétiser *de jure* dans les délais les plus brefs. Comme l'événement se produit entre deux législatures et que la Chambre des députés est vide de tout parlementaire, Cot décide de procéder par décret (celui du 1^{er} avril 1933), en attendant de pouvoir agir par le truchement d'une loi. Les premiers textes en ce sens sont votés en juin de la

même année et 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.

C'est à l'histoire de la nouvelle composante du système militaire français, aux luttes qu'elle a menées pour faire admettre son existence, mais aussi pour la pérenniser, aux guerres dans lesquelles elle a été précipitée, aux combats qu'elle a conduits pour asseoir sa légitimité, que cet ouvrage est consacré. Ceux qui s'attendent à y trouver un récit exhaustif pourraient bien être déçus. Il a fallu en effet faire des choix et ces choix n'ont pas toujours été faciles et évidents. La trame de fond est constituée par l'histoire institutionnelle de cette armée, à laquelle viennent se greffer celles de sa doctrine, de sa politique technique et industrielle, de ses engagements guerriers, de sa culture et de la recherche de son identité propre. Les cent années qui la séparent de l'avènement de l'aéronautique militaire et les trois quarts de siècle qui suivent son accession à l'indépendance ont été scandés par des bouleversements politiques, stratégiques et militaires, des révolutions scientifiques, technologiques et techniques qui, à de nombreuses reprises, ont modifié plus ou moins radicalement son visage.

C'est avec la passion qui s'impose, à l'égard d'une histoire à la fois si prenante et si attachante, que ce livre a été écrit. Une passion sans laquelle l'historien, par-delà les devoirs fondamentaux d'objectivité et d'impartialité qui constituent les fondements de sa démarche, ne pourrait exercer son difficile métier de façon correcte. Qu'un sentiment de la sorte puisse s'exprimer ne doit pas pour autant faire oublier l'esprit critique sans lequel toute œuvre historique serait dénuée de sens, n'étant au bout du compte qu'apologie pure et simple.

Nos remerciements vont d'abord à celui sans lequel le présent ouvrage n'aurait jamais existé, le général d'armée aérienne Stéphane Abrial, chef d'état-major de l'armée de l'air de juillet 2006 à août 2009. Véritable initiateur de ce projet, qu'il a suivi avec intérêt et confiance, il a tenu à ce que ce livre figure parmi les initiatives prises à l'occasion de ce soixante-quinzième anniversaire. Ils s'adressent aussi à son successeur, le général d'armée aérienne Jean-Paul Paloméros qui, dès sa prise de fonctions, a montré son attachement à cette entreprise. Notre reconnaissance s'adresse aussi à ses prédécesseurs

au boulevard Victor qui ont bien voulu témoigner ou ouvrir leurs dossiers (les généraux d'armée aérienne Achille Lerche, Jean Fleury, Vincent Lanata, Jean Rannou et Richard Wolsztynski), mais aussi au général Michel Forget, ancien commandant de la FATAC/1^{re} RA. Leurs analyses et leurs remarques ont permis d'apporter des éclairages nouveaux et passionnants sur des périodes encore bien mal connues. Le commissaire général Coffin a non seulement accepté de nous recevoir pour évoquer quelques-unes des grandes problématiques des années récentes, mais il a eu la gentillesse et la patience de relire d'un bout à l'autre le manuscrit. Notre gratitude va également au général Jean-Marc Laurent et au colonel Olivier Erschens, du Centre d'études stratégiques aérospatiales, chargés de la mise en œuvre éditoriale. Merci enfin au colonel Jean-Christophe Noël, du cabinet du général Abrial, et à Mme Anne Bergerot, chef de produits éditions à La Documentation française, pour le soutien précieux et constant qu'ils nous ont apporté tout au long de ce projet.

Patrick Facon

Juin 2008-septembre 2009

Préface

Par le général d'armée aérienne Stéphane Abrial, chef d'état-major de l'armée de l'air de juillet 2006 à août 2009.

Il y a soixante-quinze ans, le président de la République Albert Lebrun paraphait solennellement les lois fixant l'organisation de l'armée de l'air en temps de paix et de guerre. Les aviateurs disposaient pour la première fois de textes réglementaires leur permettant d'assumer leur destin de manière autonome. L'histoire de l'armée de l'air pouvait débuter officiellement.

Cette histoire, chacun en connaît les grands traits. Elle est étroitement liée à celle de la France. L'armée de l'air participe d'abord au second conflit mondial. Elle traverse les heures sombres et tragiques de la défaite avant de renaître de ses cendres, en profitant de l'aide décisive des Alliés. De nouvelles structures sont mises en place après guerre et l'armée de l'air peut s'appuyer sur une industrie nationale performante pour asseoir son essor. En même temps, de nombreux aviateurs s'illustrent en Indochine, en Algérie dans des combats âpres et incessants. En 1964, la création des forces aériennes stratégiques montre que la France est entrée dans le club très fermé des nations capables de déclencher le feu nucléaire. À partir des années 1970, les interventions extérieures répétées de l'armée de l'air marquent la volonté de nos dirigeants politiques de continuer à participer activement à la marche du monde. Les aviateurs sont capables de remplir tous types de missions, qu'elles soient humanitaires ou militaires, que ce soit pour soulager des populations en détresse ou pour protéger nos concitoyens, nos intérêts et nos valeurs.

Des thèses universitaires reconnues, des ouvrages de valeur, des articles passionnants, des Mémoires détaillés ont éclairé de nombreux

épisodes de cette histoire. L'aventure humaine, l'apport de la troisième dimension dans l'art de la guerre, la gestion des progrès technologiques, les relations entre les trois armées ont par exemple été analysés en détail.

Et pourtant, malgré l'abondance de ces écrits, un manque subsiste. Il n'existe actuellement pas d'histoire de l'armée de l'air en un volume, accessible à tous, qui synthétiserait en quelque sorte l'ensemble de ces travaux. La dernière tentative remonte à 1979, quand le général Christienne, assisté de ses collaborateurs du Service historique de l'armée de l'air, avait relevé le défi. Ce livre illustré a marqué son époque. Il est cependant devenu introuvable et chacun conviendra que la recherche a largement progressé depuis. Il était donc temps de relancer un tel projet.

C'est pourquoi j'ai profité de l'occasion offerte par le soixante-quinzième anniversaire de l'armée de l'air pour promouvoir et soutenir la publication d'un tel ouvrage. Je suis convaincu que son importance dépasse le seul intérêt historique, à l'heure où l'armée de l'air entame des réformes de grande ampleur. Alors que de nombreux repères, de nombreuses habitudes sont remis en cause, il est essentiel que les aviateurs soient capables de mieux saisir leur origine, leur histoire pour apprécier la trajectoire actuelle de l'armée de l'air et mieux préparer l'avenir.

Il fallait néanmoins trouver une plume qualifiée et reconnue de tous pour réussir une telle entreprise. Un nom s'est rapidement imposé : Patrick Facon, que je remercie tout particulièrement d'avoir bien voulu relever le défi dans un temps très contraint. Tous ceux qui se sont intéressés d'une manière ou d'une autre à l'histoire de l'armée de l'air ont nécessairement croisé ses écrits. Cet historien explore, analyse les archives de Vincennes et d'ailleurs depuis plus de trente-cinq ans. Ses nombreux ouvrages, articles et conférences témoignent de son investissement intellectuel constant pour faire mieux connaître l'histoire de notre institution à un large public.

Je n'ai cependant pas demandé à M. Facon d'écrire une histoire officielle ou hagiographique. Sur le fond, ce livre présente la vision indépendante et raisonnée d'un homme qui a passé la plus grande partie de sa vie professionnelle à étudier « l'objet armée de l'air ». Patrick Facon sait donner du sens à notre histoire. Sur la forme, cet ouvrage ne répond pas aux critères d'un travail universitaire, puisqu'il ne possède pas de notes

scientifiques destinées à justifier telle assertion ou à donner l'origine de tel témoignage. Ceux qui sont intéressés par les sources pourront s'orienter dans la bibliographie à la fin de l'ouvrage. Le but est bien d'être accessible à un vaste public et de ne pas décourager des lecteurs potentiels qui seraient effrayés par un appareil scientifique trop imposant.

Je n'ai aucun doute que tous seront finalement satisfaits. Les passionnés d'aviation d'abord, qui disposeront d'un livre parfaitement informé et qui pourront remettre en perspective les différents événements qui suscitent depuis toujours leur intérêt. Les historiens ensuite, qui pourront apprécier en un seul volume ce qu'a été l'histoire de la France vue du ciel. Les officiers et les cadres de l'armée de l'air sauront aussi tirer le plus grand profit de la lecture de cet ouvrage en découvrant comment leurs anciens ont abordé des problématiques qui sont également souvent les leurs. Ils pourront s'inspirer de leur exemple. Enfin, tout ceux qui aiment l'histoire ou les histoires passeront un excellent moment en parcourant ce livre qui leur narrera l'épopée d'une institution qui a toujours été constituée d'hommes passionnés, volontaires et déterminés, et qui ont parfois accompli leurs missions en allant jusqu'au sacrifice suprême. C'est à eux et à tous ceux qui ont porté un jour le bel uniforme de l'armée de l'air que je pense en écrivant ces quelques lignes. Cette histoire est la leur, elle méritait d'être racontée.

Je vous souhaite une excellente lecture.

Chapitre 1

L'invention de l'aéronautique militaire

L'homme qui, en France, s'intéresse le premier à un concept d'arme aérienne est sans aucun doute Clément Ader, un inventeur de génie doué pour la mécanique et pétri de sciences. Dans un ouvrage publié en 1908 sous le titre *L'Aviation militaire*, cet ingénieur décrit avec force détails le projet qui lui tient à cœur, la création d'une « armée aviatrice » équipée de « torpilleurs », d'« éclaireurs » et d'« avions de ligne ». Loin de se contenter d'approximations générales, il lui confère une destination psychologique et idéologique : « venger l'affront national » dont son pays a été victime à l'occasion de la guerre franco-allemande de 1870-1871 ; un but géostratégique : faire de la France malthusienne de l'orée du xx^e siècle une puissance aérienne de premier ordre qui s'inscrirait entre une Allemagne forte de ses gros bataillons terrestres et une Angleterre dominant les mers avec ses massives escadres navales ; une ambition nationale : celle de la grandeur par l'aviation.

Pour donner plus de poids à ses propos, Ader s'emploie à imaginer ce que pourrait être la guerre aérienne. Et, afin d'amener les autorités à prendre conscience du danger qui menace, mais sans doute aussi pour susciter la crainte et accélérer l'armement aérien du pays, il publie, en octobre 1908, à l'adresse du président de la République, une lettre ouverte dont la teneur n'est pas loin de rappeler des propos qu'aurait pu tenir un Douhet : « Puissiez-vous entrevoir dans un songe l'aspect terrifiant d'une compagnie d'aviateurs torpillant une ville française ! et cette compagnie se doublant, se triplant, se décuplant, augmentant sans cesse jusqu'à former une grande armée aérienne, arrivant par surprise devant notre capitale, vous réveillant ensuite au milieu du plus épouvantable des cauchemars qui vous représenterait Paris tout en flammes... »

Clément Ader, et cela ne laisse pas d'être fascinant, énumère aussi dans le détail les caractéristiques du recrutement de son armée aérienne, en s'intéressant notamment à la formation de ses cadres : « Cette manière de voir nous conduisit encore plus loin, et nous fit rechercher les obligations qui incomberaient aux chefs de cette armée aviatrice ; cela nous fit aborder les considérations stratégiques et les moyens tactiques ; parce que, si nous espérions un armement aérien sérieux, il nous fallait des chefs très instruits pour l'utiliser victorieusement dans les combats de l'air ; nous ne nous serions pas contenté d'un simulacre de manœuvres de guerre, tels les enfants avec des soldats de plomb, c'étaient de vrais stratégestes et d'habiles tacticiens que nous voulions former ; et, à l'école d'aviation militaire, des cours auraient été faits en conséquence. [...] Cette école d'aviation ne nous apparaissait qu'indispensablement très savante, pour le motif que la guerre aérienne deviendrait, elle-même, d'allure essentiellement scientifique, sans comparaison possible avec les armées de terre et de mer... »

Quoi qu'on puisse penser des propos tenus par le précurseur français, en des temps où l'aéroplane ne s'est pas encore imposé comme un outil pratique et fiable, le moins que l'on puisse dire est qu'il ne manque ni de sagacité, ni encore d'imagination – cette imagination qui s'apparente à de la prescience et qui constitue la marque des grands esprits parce qu'elle est susceptible de devenir un jour réalité.

L'armée et l'aérostât

Dans la France du début du xx^e siècle, l'aéronautique militaire est certes l'affaire de quelques personnalités agissant au mieux de leurs moyens, dans leurs sphères respectives. Pourtant, penser que l'idée d'une utilisation de la troisième dimension à la guerre se cantonne à de simples démarches individuelles constituerait une approche pour le moins réductrice. L'État, à travers différents services ou administrations, ou encore par le biais de certains de ses représentants convaincus de la nécessité de faire progresser la science pour le plus grand bien de la défense nationale, est un des acteurs importants des processus qui accompagnent le développement de l'aérostât ou de l'aéroplane dans une intention guerrière.

Le cas du colonel Charles Renard, intéressé aussi bien par les plus lourds que l'air que les aérostats, est en tout point édifiant. L'homme est un écorché vif passionné par ses recherches et hanté par le vol (il se suicidera en 1905, épuisé par le travail). Il a fait une guerre courageuse contre les Allemands en 1870-1871 et n'a jamais admis la défaite de son pays. Animé par l'esprit de la revanche, il est persuadé que la création d'une arme aérienne permettra de donner l'avantage à la France si un autre conflit avec l'Allemagne survenait. En 1875, preuve s'il en est que les autorités se montrent attentives à l'évolution des techniques nouvelles, Renard est nommé adjoint du colonel Laussière, chargé par le ministre de la Guerre de former une commission des communications par voie aérienne. Ce polytechnicien trouve une oreille attentive auprès d'un homme politique en vue (il est président de la commission des Finances à la Chambre des députés), Léon Gambetta. Frappé par l'expérience qu'il a vécue en 1870, en quittant la ville de Paris, assiégée par les Allemands, à bord d'un ballon, avec la mission d'organiser la résistance en province, le grand ténor républicain favorise, en 1877, l'affectation du brillant officier à Chalais-Meudon. Mieux, il lui fait attribuer les crédits nécessaires au développement de l'Établissement central d'aérostation militaire, créé de toutes pièces en ces lieux très proches de la capitale.

En étudiant et en améliorant les techniques aérostatiques, mais en menant aussi des recherches sur les dirigeables, clef de voûte, dans l'esprit de Renard, de la mobilité stratégique des plus légers que l'air, l'établissement en question joue un rôle de toute première importance dans le développement de ces engins à des fins militaires. Penser que l'avion incarne la voie royale par laquelle l'aéronautique militaire se serait affirmée dans la France de la Belle Époque est en effet dénué de fondement. Avant l'aéroplane et même pendant les années où celui-ci vient à la vie, passés les temps tourmentés de la Révolution française où elle a été créée, et bien que Napoléon Bonaparte en ait ordonné le licenciement sous le Consulat, l'aérostation constitue la seule phalange aérienne de l'armée française. Son rôle lors de la guerre franco-allemande de 1870, où elle se distingue en transportant le courrier officiel entre Paris et la province et en se dotant d'une compagnie rattachée à l'armée de la Loire, lui vaut de figurer parmi les armes indispensables à la réorganisation de l'armée.

C'est dans cette perspective que l'Établissement de Chalais-Meudon mène ses travaux. La démarche produit assurément des fruits et Renard détermine deux catégories de plus légers que l'air à vocation militaire : les ballons captifs des parcs de campagne conçus pour l'observation ; les ballons libres des places fortes dirigés vers le renseignement, mais aussi les missions de liaison et de communication. Dès 1880, les premiers prennent part aux grandes manœuvres, tandis que l'instruction pour l'établissement du plan de mobilisation des places fortes, en date de 1883, prévoit d'équiper en aérostats libres les forteresses qui bordent les frontières orientales du pays, face à l'Allemagne. Ce sont là des progrès encourageants, mais le grand tournant survient lors des manœuvres de 1886 où, notant les progrès accomplis (notamment le recours aux communications téléphoniques entre le sol et l'air) et mécontent de la méfiance formulée par quelques généraux à l'égard de cet outil de combat, le chef d'état-major général de l'armée recommande de les considérer comme un des « éléments constitutifs d'une unité tactique, [...] une cavalerie aérienne allant aux renseignements comme un observatoire de général en chef ». Les préventions n'en subsistent pas moins comme s'en plaignent, en 1888, des officiers du service géographique de l'armée qui dénoncent « un manque de confiance de la part de l'état-major général dans l'aérostation et les progrès techniques que cette nouveauté entraîne tant sur le plan technique que stratégique ». Néanmoins, en 1884-1885, à l'initiative de l'amiral Courbet, des ballons captifs sont engagés dans des opérations de guerre au Tonkin, montrant de très bonnes dispositions pour le réglage des tirs d'artillerie. D'autres prendront part avec autant d'efficacité à la conquête de Madagascar (1895), mais aussi à la campagne de Chine (1900) et à celle du Maroc (1909).

Si Charles Renard peut se montrer satisfait de la manière dont les plus hautes autorités de l'armée considèrent désormais les plus légers que l'air dans le domaine tactique, il n'en caresse pas moins le dessein de conférer à ces engins une dimension stratégique, d'en révéler aussi les capacités offensives. C'est dans cette perspective que s'inscrit l'expérience menée en août 1884 par le directeur de Chalais-Meudon, en compagnie du capitaine Krebs, à bord du dirigeable *La France*. Partis de Meudon, les deux militaires négocient un virage au-dessus de Villacoublay avant de revenir à leur point de départ. Pour la première fois, un

aérostat dirigé a parcouru un circuit fermé, donnant un avant-goût des possibilités de manœuvre et des potentialités militaires de ces géants des airs. Sur fond de rivalité avec l'Allemagne, l'affaire frappe évidemment les esprits et reflète la supériorité technique française. En 1885, un autre ballon dirigeable conçu à l'Établissement central, le *Général-Meusnier*, confirme les progrès accomplis l'année précédente, en attendant l'essor des premières années du xx^e siècle, dû à l'avance prise par les Allemands grâce à leurs zeppelins.

Par le biais de ses progrès techniques et tactiques, l'aérostation s'est dotée d'une identité, forgée autour d'une technologie complexe et d'un personnel d'un niveau scientifique élevé. Ses contours institutionnels se sont peu à peu dessinés et son autonomie, si limitée qu'elle soit, s'est imposée d'elle-même. À l'aune d'une crédibilité montante, l'Établissement de Chalais-Meudon donne naissance, en 1888, à une direction de l'aérostation militaire, organisme qui préfigure sans doute le noyau d'une entité aérienne à part entière.

L'armée et l'aéroplane

Clément Ader peut s'enorgueillir d'être le premier inventeur d'avion soutenu par l'État français. En 1891, au lendemain des essais d'*Éole*, le premier de ses aéroplanes, l'ingénieur est approché par le président du Conseil et ministre de la Guerre, Charles de Freycinet, polytechnicien sorti du corps des Mines, partisan de l'adoption du fusil Lebel et du canon de 75, mais aussi savant pétri de sciences. La démarche révèle à l'évidence au moins de la curiosité de la part des plus hautes autorités du pays à l'égard des premiers aéroplanes. Ader lui-même, pénétré de l'idée selon laquelle l'aviation est avant tout destinée à des fins de défense nationale, accueille favorablement les propositions de subvention qui lui sont faites. La convention passée entre le savant et le département de la Guerre en février 1892 se rapporte à un appareil plus lourd que l'air qui emporterait un pilote et deux assistants, ou encore des explosifs, à plusieurs centaines de mètres d'altitude et à la vitesse de 55 km/h. La machine en question aura pour caractéristique d'être entièrement contrôlable de façon à pouvoir suivre un itinéraire déterminé au préalable et à survoler un point fixé à l'avance. Cette description

correspond à l'évidence à celle d'un bombardier et le sérieux de l'entreprise est attesté par l'importance des crédits consentis au précurseur, de l'ordre de 550 000 francs-or sur une période de trois années.

Ce sont les militaires qui ont à juger des résultats des travaux menés par Clément Ader, le 14 octobre 1897, à Satory. L'Avion n° III, dessiné et construit par les soins de l'ingénieur, termine un circuit plutôt erratique, sans avoir semble-t-il quitté le sol, par un accident qui le détruit partiellement. Pourtant, le général Mensier, président de la commission chargée d'assister aux essais, estime que « les expériences, bien que prématurément interrompues, ont donné un premier résultat d'une notable importance qui, sans qu'on puisse préjuger du résultat définitif, doit engager à poursuivre les essais ». Les militaires semblent donc tout disposés à encourager la poursuite des travaux. Discernent-ils dans l'avion un moyen de locomotion utile pour l'armée dans un avenir plus ou moins proche, même si les termes de la convention de 1891 dépassent les possibilités techniques de l'époque ? Toujours est-il que, en raison du devis élevé relatif aux réparations de l'Avion n° III, le ministère de la Guerre, en janvier 1898, décide de ne pas aller plus loin. Ader en nourrira une très grande amertume et tiendra longtemps rigueur à ceux qui l'ont financé de n'avoir pas continué à le soutenir. Mais, eu égard au peu de résultats obtenus et à l'importance de l'argent public investi, est-il si raisonnable que cela de jeter la pierre à l'État et à l'armée ?

L'intérêt porté à l'égard des entreprises d'un autre précurseur, le capitaine Ferdinand Ferber, confirme la curiosité qui s'est déjà exprimée de la part des officiels à l'égard de l'aviation naissante. Affecté à l'Établissement central d'aérostation de Chalais-Meudon en 1904, à la demande de Charles Renard, l'officier, souvent présenté comme un martyr incompris de l'aéronautique, attire l'attention, en dépit des quelques tracasseries dont il est victime de la part d'une bureaucratie parfois fermée à tout dialogue. Une commission consultative présidée par rien moins que le général Joffre, directeur du génie, est constituée pour évaluer ses expérimentations. Si elle avance des réserves sur l'emploi pratique de l'aéroplane à des fins guerrières, la commission en question n'en recommande pas moins de poursuivre les recherches. Une telle attitude peut-elle être considérée comme rétrograde en des temps où les problèmes d'ordre pratique liés aux aéroplanes ne sont pas encore

résolus, où seuls les Américains Wilbur et Orville Wright sont capables d'évoluer sur des distances et à des altitudes de plus en plus importantes dans les airs ?

Les informations provenant des États-Unis rapportent en effet de tels progrès que le génie, chargé de toutes les questions liées au vol, y dépêche, en mars 1906, un représentant, le commandant Bonnel. L'officier a pour tâche de négocier l'acquisition d'un appareil capable d'enlever un pilote sur une distance de 160 km et de réaliser un vol libre d'au moins 50 km sans escale avant le 1^{er} août 1906. Les exigences françaises, formulées en accord avec l'état-major général de l'armée, n'ayant pas l'agrément des Wright et les vendeurs réclamant des sommes exorbitantes, les tractations sont interrompues. Elles reprennent sous la pression des circonstances lorsque, l'année suivante, l'attaché militaire français à Washington fait part de sa préoccupation à propos des contacts pris entre le gouvernement allemand et les deux frères en vue de l'achat d'un de leurs Flyer. La crainte que les adversaires potentiels de la France puissent conclure un tel accord amène l'état-major général à reprendre langue avec ses deux interlocuteurs en juin 1907 et à proposer l'acquisition d'une de leurs machines volantes, à la condition qu'elle puisse soulever deux hommes, dont un se consacrera à l'observation, et s'élever au moins à 300 m. Pour hâter la conclusion de l'affaire, le directeur en poste du génie, le général Roques, reçoit, en juillet suivant, Wilbur Wright, venu en France pour faire la démonstration des capacités de ses aéroplanes ; mais la discussion tourne court.

Les progrès considérables qu'accomplit l'aéronautique en 1908 convainquent un peu plus les hautes autorités militaires. Le premier kilomètre en circuit fermé jamais homologué est bouclé par l'aviateur Henri Farman, à Issy-les-Moulineaux, dès le mois de janvier. En octobre, celui-ci assure encore la première liaison de ville à ville, entre Bouy (camp militaire de Châlons) et Mourmelon-le-Petit. Nombreuses sont les voix qui s'élèvent depuis des mois pour demander à l'armée de franchir le pas, de se doter d'aéroplanes. Dès la fin de 1907, contre l'avis des partisans de l'aérostation qui réclament l'affectation des crédits disponibles aux dirigeables, Charles Renard préconise d'acheter des appareils auprès des ateliers d'aviation qui viennent de se créer, tel celui des frères Voisin.

Pourtant, l'hésitation est encore de mise, même si, en avril 1909, le général Roques envisage, jugeant encourageants les progrès des plus lourds que l'air, de faire procéder à la formation de quelques pilotes. Les discussions reprennent également avec les frères Wright qui s'apprêtent à faire des démonstrations de leur Flyer au camp militaire d'Auvours, près du Mans. En mai, approché par le ministère de la Guerre et consulté sur l'opportunité de débloquer des fonds pour s'équiper d'avions, le commandant Bouttieaux, directeur des services du matériel du génie, répond : « Les engins actuels ne constituent pas un moyen de transport pratique. Ils ne peuvent être considérés que comme des engins capables de faire des démonstrations ou de prendre part à certaines manifestations sportives. Ces appareils ne sont pas, dans leur état actuel, utilisables pour les besoins de l'armée. Mais ils peuvent le devenir dans un délai prochain, notamment s'il était possible de les doter de deux perfectionnements importants, afférents l'un à la stabilité par vent fort, l'autre à la sûreté de marche du moteur. » L'officier s'empresse d'ajouter qu'il lui semblerait utile de suivre « la question de très près et de faire mettre en œuvre, par des officiers spécialement formés, les types d'aéroplanes les plus perfectionnés, en vue d'étudier leur application aux usages militaires ».

La Grande Semaine de l'aviation de Bétheny, près de Reims, en août, un mois après la traversée de la Manche par Louis Blériot, constitue un événement déclencheur. Parmi les cinq cent mille spectateurs qui s'y pressent figurent les membres d'une commission de l'armée qui, ayant émis des doutes sur les capacités militaires des aéroplanes, discernent encore en eux des engins réclamant de grandes qualités sportives pour être manœuvrés. Pourtant, le commandant Renaud, chef du laboratoire des recherches sur l'aérostation militaire, estime que même s'ils n'ont pas encore « toutes les qualités requises pour les usages militaires [...] il semble qu'ils pourraient déjà, tels qu'ils sont, rendre des services en temps de guerre ». Aussi avance-t-il l'idée d'en acquérir quelques-uns afin de permettre à des officiers « particulièrement doués pour ce genre de sport » de se familiariser avec leur pilotage. Mieux, à l'occasion de cette immense manifestation, le général Brun, ministre de la Guerre et artilleur de formation, fait part de son intention de créer un service d'aviation dans l'armée. En octobre 1909, le ministère finit par accorder

les crédits nécessaires à l'achat de trois appareils, un Farman, un Blériot et un Wright (trois autres viendront en décembre).

L'idée d'une utilisation à caractère militaire de l'aéroplane paraît certes s'être imposée dans les sphères élevées de l'armée française, mais des interrogations n'en subsistent pas moins, et elles sont de taille. À quel service seront affectés les appareils pris en compte ? À quel usage seront-ils destinés ? Les marchés passés dans les derniers mois de 1909 reflètent-ils une prise de position définitive ou les responsables des différentes directions se réservent-ils la possibilité de faire machine arrière si leurs espoirs sont déçus ? La période d'observation des capacités de l'avion, de sa fiabilité et de sa sûreté est bien loin d'être close.

La querelle entre l'artillerie et le génie

Les propos tenus par le ministre de la Guerre à Bétheny masquent un conflit aigu et palpable qui oppose le génie et l'artillerie à propos du rattachement du service d'aviation dont la formation a été décidée. Au lendemain de la Grande Semaine de l'aviation, Brun approche le général Roques pour l'entretenir de l'opportunité de former un département de l'aéronautique au sein de sa direction ; mais celui-ci décline la proposition, arguant que les aéroplanes sont encore trop peu adaptés aux besoins militaires. Le ministre se tourne donc sans hésiter vers l'artillerie et lui confie le soin de mener à bien le projet. Craignant d'être marginalisé, voire exclu du processus en cours, Roques, à l'automne 1909, commande dans l'urgence, en prélevant les sommes nécessaires sur son budget, quelques appareils et coupe ainsi l'herbe sous le pied des artilleurs.

En novembre, Brun n'en autorise pas moins la constitution de l'Établissement militaire de Vincennes, dont la vocation première est de permettre à la direction de l'artillerie de disposer de son propre service aéronautique. Dans l'esprit du ministre, « les aéroplanes ne semblaient pas alors pouvoir être utilisés, sans modification, pour les besoins généraux de l'armée, tandis qu'au contraire leur emploi semblait devoir être immédiat pour les besoins particuliers de l'artillerie ». Le commandement en est confié au chef d'escadron Estienne, appelé à devenir le père des chars d'assaut français lors de la Première Guerre mondiale, qui établit sur-le-champ un projet d'organisation libellé dans les termes

suivants : « Le moment est venu de clore la période héroïque des débuts en instituant des recherches méthodiques comme avaient fait toutes les industries modernes. [...] Il faut que le laboratoire permette à l'aviateur, avant de se lancer dans l'espace, d'essayer sa machine toute montée, sa stabilité en particulier, toujours en vraie grandeur, en vraie vitesse et sans danger. »

L'artillerie discerne d'emblée dans l'aéroplane un moyen de rechercher et de détruire, en permettant d'en régler les tirs, les objectifs justiciables de ses canons. Pour mieux asseoir son emprise, elle fait valoir son statut d'arme savante et son savoir-faire dans l'entretien et la réparation des matériels modernes, grâce au personnel de très haute technicité dont elle dispose. Experte en moteurs, elle ajoute que l'utilisation des avions soulève des problèmes de balistique et de pyrotechnie qu'elle juge être la seule à pouvoir résoudre. Pour ne pas laisser le conflit s'envenimer, Brun, parce qu'il ne peut déposséder les sapeurs de leurs prérogatives en matière aéronautique et qu'il rejette l'idée de ne leur laisser d'autorité que sur les seuls aérostats, finit par admettre le principe d'une coexistence de deux services d'aviation : les recherches consacrées à l'aéronautique dite « de découverte » reviendront au génie ; celles qui porteront sur la reconnaissance d'objectifs et l'observation des feux iront à l'artillerie.

Cette cote mal taillée vaut de nombreuses et virulentes critiques au ministre de la Guerre, et les parlementaires ont beau jeu de dénoncer l'éparpillement des crédits et des compétences qui en résulte. L'un d'entre eux se hasarde même à suggérer la formation d'un corps aéronautique autonome, « dans lequel toutes les armes puissent entrer et qui n'appartienne à aucune arme, un corps pour lequel [on puisse] aller chercher les compétences partout où elles sont [...]. Ce corps ne nous rendra réellement les services que nous avons le droit d'en attendre que le jour où vous aurez mis à sa tête un seul homme qui n'ait à répondre de son service que devant l'état-major et devant vous... » Aussi le 26 février 1910 Brun décide-t-il de confier la direction du service aéronautique au chef d'état-major général de l'armée, auquel une commission réunissant le chef du bureau des opérations militaires, des officiers des directions du génie et de l'artillerie et des officiers possédant une compétence technique spéciale (Bouttieaux et Estienne) apportera

conseils et informations. « On m'a demandé, argumente-t-il, comment je pourrais, dès maintenant, unifier les deux services. [...] Je ne peux le faire qu'en les faisant dépendre dans d'assez larges limites d'un service central qui, pour moi, doit être l'état-major de l'armée. » Prenant au mot ses détracteurs, il ajoute qu'il créera un corps à direction unique le jour où l'aviation administrera la preuve de son efficacité comme instrument d'exploration générale. Pourtant, au cours des mois qui suivent, l'opinion du ministre évolue, l'amenant à procéder à l'unification de l'aviation sous la coupe du génie.

Ayant eu vent du projet, Estienne, très opposé à la disparition de l'Établissement de Vincennes, décide de frapper un grand coup. Il confie à deux de ses subordonnés, le capitaine Marconnet et le lieutenant Féquant, le soin d'entreprendre, entre Mourmelon et Vincennes, un raid qui démontrera la capacité des artilleurs à exécuter des missions d'exploration à grande distance – 160 km dans ce cas précis. Le 9 juin, deux jours après l'annonce du rattachement de Vincennes aux sapeurs, les deux officiers mènent à bien la mission qui leur a été commandée, suscitant d'extraordinaires réactions d'enthousiasme en France et en Europe. Le communiqué publié par le ministère de la Guerre est muet non seulement sur le véritable fond de l'affaire, mais il en donne également une interprétation contraire à la réalité : « Depuis hier la preuve est faite que l'aéroplane peut servir aux reconnaissances à longue portée. Le ministre en était persuadé depuis longtemps, aussi a-t-il pris, avant le raid camp de Châlons-Vincennes, la décision de rattacher tout le service de l'aviation au génie. »

La polémique se transporte à la Chambre où le groupe de pression favorable aux intérêts des artilleurs dénonce la décision du ministre par la voix du député Bénazet : « On était en droit de se méfier un peu de la 4^e direction, au point de vue de l'aviation militaire, explique-t-il. Nous savions, en effet, que le génie ne s'intéressait guère à l'aviation. » Puis, louant la direction de l'artillerie et de l'Établissement de Vincennes, il poursuit : « En cinq mois, quelques officiers pleins d'ardeur, décidés à travailler de leur mieux, firent plus que toute la direction du génie n'avait fait pendant des années. [...] Contrairement à l'avis de la commission de l'Armée, contrairement à celui du Parlement, par une simple lettre de vous, cette organisation de Vincennes disparaît pour rentrer dans le

génie, dans cette 4^e direction qui a fait si peu de chose pour l'aviation militaire. » Devant la violence de l'attaque, Brun répond : « J'ai introduit cette réforme parce que la situation n'est plus du tout la même que celle que j'envisageais au moment où je formulais mes premières propositions. Plus de neuf mois se sont écoulés depuis l'époque où j'avais songé à donner à l'artillerie une partie de la direction des avions. Que s'est-il passé pendant ce temps ? Les avions ont fait des progrès énormes et tout à fait inattendus. Lorsque j'ai organisé le service je pensais que les avions ne pourraient servir qu'à l'artillerie, c'est-à-dire à l'exploration du champ de bataille proprement dit. Depuis, nous avons vu les avions à l'œuvre ; le magnifique raid accompli récemment par le capitaine Marconnet et le lieutenant Féquant nous montre que les avions sont capables non pas seulement de faire quelques kilomètres sur un champ de bataille, mais de parcourir cent soixante kilomètres et même davantage. »

Le général Roques, en position de force, aurait certes pu s'en tenir à une stricte application des textes. Toutefois, en fin politique, animé par le souci de mettre un terme à la querelle, il trouve une solution de compromis qui sauve l'Établissement de Vincennes d'une disparition quasi certaine. Si cet organisme conserve son autonomie et est autorisé à correspondre directement avec le ministre, s'il est « maintenu avec son chef et devient, sous le timbre du génie, le laboratoire autonome d'aviation militaire chargé des études et expériences concernant l'emploi militaire de l'aviation, recruté dans toutes les armes », obligation lui est faite de verser à l'inspection permanente de l'aéronautique militaire, en cours de gestation, le matériel d'aviation et le personnel instruit dont il dispose.

En ce milieu d'année 1910, sous la pression des circonstances et grâce à la volonté de conciliation de personnalités soucieuses d'apaiser des controverses préjudiciables à son développement, l'aviation militaire se prépare à franchir un pas important. La querelle entre l'artillerie et le génie n'en révèle pas moins l'intensité des affrontements que l'avènement d'une arme nouvelle peut engendrer entre les services d'une même institution, dès lors qu'ils s'inscrivent dans une logique d'appropriation. Ainsi, par une curieuse ironie et en attendant d'engendrer des guerres interarmées, l'aviation suscite dès sa naissance des conflits interarmes.

L'inspection permanente de l'aéronautique militaire

Roques n'entend pas perdre de temps ; il fédère les énergies et fait établir, après consultation de ses principaux collaborateurs – les colonels Estienne, Bouttieaux (directeur du matériel de l'aéronautique) et Hirschauer (commandant des troupes d'aéronautique) – un programme qui détermine les mesures propres à permettre la constitution d'une aviation militaire à la fois cohérente et efficace. Le directeur du génie, quand il livre ses réflexions au ministre de la Guerre en septembre, ne se prononce pas sur les thèses diamétralement opposées qui, les unes, nient toute influence des avions sur les opérations militaires, les autres, discernent dans l'aviation un moyen de destruction sans commune mesure avec les armes développées jusque-là. Il préfère se cantonner dans une réserve prudente : « Nul ne peut prévoir, ni surtout délimiter les services que pourra nous rendre l'aviation dans l'avenir, avoue-t-il. Nul ne peut dire ce que sera le futur avion (avion actuel perfectionné, appareil à ailes battantes, hélicoptère)... » Le pragmatisme se révèle donc de mise chez cet officier de haut rang qui, ne sachant que peu de chose de l'importance et de l'ampleur des progrès à venir, s'applique à les anticiper au mieux en prenant les mesures les plus appropriées à son sens.

Le recrutement et la formation d'un personnel hautement qualifié figurent parmi les priorités de Roques qui souhaite créer des centres d'instruction préparatoires au brevet de pilote militaire, en ouvrant leurs portes non seulement aux volontaires venus de l'artillerie et du génie, mais aussi à ceux de toutes les autres armes. En procédant de la sorte, il entend gommer les particularismes de ces deux services et utiliser au mieux les compétences humaines de toutes les autres directions. La démarche est identique quand il s'agit de définir les caractéristiques des avions capables de rendre les meilleurs services. Entre les partisans des biplans et des monoplans, des monoplaces et des multiplaces, des monomoteurs et des multimoteurs, Roques a fort à faire. Faisant montre d'un esprit d'avant-garde, il privilégie encore une fois l'expérience et le pragmatisme. C'est à travers la pratique, estime-t-il, que les qualités et les performances des avions les mieux adaptés à un usage militaire pourront être appréciées.

La participation aux grandes manœuvres annuelles, comme les ballons et les dirigeables s'y prêtent depuis des années déjà, est un moyen commode de porter un jugement. Celles de septembre 1910, en Picardie, les premières auxquelles l'aviation est partie prenante, dépassent toutes les espérances. Le colonel Hirschauer, chargé de diriger les éléments aéronautiques engagés au profit de deux corps d'armée, évoque « le rendement remarquable des aéroplanes ». Définitivement convaincu, semble-t-il, Roques se lance dans une envolée lyrique passée, depuis, à la postérité : « Les aéroplanes sont aussi indispensables aux armées que les canons et les fusils. C'est une vérité qu'il faut admettre de bon gré, sous peine d'avoir à la subir de force. » Le ministre de la Guerre, balayant ses dernières hésitations, autorise, le 23 septembre, la formation d'une inspection permanente de l'aéronautique militaire. Le rapport au président de la République qui précède les articles du décret autorisant ce processus précise : « Le développement de l'aéronautique et, en particulier, les progrès de l'aviation, imposent au département de la Guerre l'obligation de se tenir constamment en mesure d'en utiliser, aussi rapidement que possible, les ressources pour les besoins de l'armée. Pour atteindre ce résultat, il paraît, en premier lieu, nécessaire de créer en dehors de l'administration centrale, avec des droits suffisamment étendus, un organe spécial de direction et de contrôle et de placer sous son autorité les troupes et les divers établissements de l'aéronautique militaire. Le but de la création d'une inspection permanente est d'ailleurs conforme aux idées émises, à la tribune du Parlement, au sujet de l'aéronautique militaire... » Tout naturellement, la direction en revient à Roques dont la tâche consiste à veiller à une coordination plus étroite entre les différents services concernés en vue de favoriser la progression de l'aviation militaire.

L'événement ne bouleverse pas fondamentalement le paysage militaire français, comme le laisse entendre l'historien Emmanuel Chadeau : « La fonction est inédite autant que l'arme est inexistante. Sans bousculer par trop la tradition, il s'agit en fait de créer les bases de développement de cette arme, tout en sachant que les utilisateurs d'aéronefs sont multiples et agissent dans des spécialités opérationnelles sinon très cloisonnées, du moins fort distinctes... » Une mécanique n'en est pas moins enclenchée et le nouvel inspecteur, profitant de la dynamique

qui s'est créée, pousse ses pions. Des mois durant, il travaille sur le texte qui traduira dans une loi les structures et les missions de ses services. Il en soumet une esquisse au ministre en juin 1911, et, le 29 mars 1912, pour la première fois, le Parlement légifère sur le sujet.

Cette loi, dont l'idée directrice est l'autonomisation, sépare les troupes et les établissements qui forment désormais l'aéronautique militaire de leurs services et de leurs armes d'origine. Elle les place sous les ordres d'un inspecteur permanent relevant directement du ministre et qui a pour charge l'étude, l'acquisition, la construction et le déploiement opérationnel de l'ensemble des engins de navigation aérienne utilisables par l'armée (avions, ballons et cerfs-volants). Elle s'intéresse aussi à l'administration et à la mobilisation des formations, en même temps qu'à l'instruction du personnel, qui comprend « un personnel navigant, des troupes, des écoles, des établissements, un corps d'officiers d'administration de l'aéronautique, des corps de sous-officiers mécaniciens et comptables et ouvriers d'État ». Le décret en date du 22 août organise l'aviation sur la base d'escadrilles dites « de manœuvre » et dotées d'un matériel homogène. Il est fait aussi obligation d'apposer sur les avions des cocardes tricolores qui, tout en constituant des marques de nationalité, deviennent aussi un symbole identitaire. Enfin, le drapeau de l'aéronautique est solennellement remis aux troupes par le président de la République lors de la revue du 14 juillet.

Roques, qui en a été le principal initiateur, n'est plus là pour appliquer dans les faits les termes de la loi. En avril, sa tâche menée à bien, il a quitté ses fonctions d'inspecteur permanent afin de prendre le commandement d'une division et en attendant d'être nommé à la tête d'un corps d'armée. L'homme qui lui succède, le colonel Hirschauer, partage les mêmes idées et fait montre d'une détermination tout aussi forte. Dès sa prise de fonctions, aiguillonné par l'oppressante menace allemande, il entend procéder à l'accroissement des effectifs et du nombre d'escadrille de son service. La crise de Tanger, survenue en juillet 1911, a révélé en effet la très nette dégradation du climat international et confirmé le danger d'éclatement, à tout moment, d'un conflit avec l'empire de Guillaume II. Pour cette raison, Roques a milité avec énergie en faveur d'un projet qui déterminerait l'organisation et l'emploi de l'aéronautique pour le temps de guerre, de façon à parer à

toute éventualité – projet qui prend forme sous le commandement de Hirschauer, en septembre 1912.

Redoutant que la France, dont l'avance est encore importante, ne soit dépassée à plus ou moins long terme par son puissant voisin, ce dernier prend l'initiative d'inscrire la montée en puissance de l'inspection dans le cadre d'un programme d'équipement. La démarche ne manque ni d'audace, ni d'originalité : elle prévoit (alors que 208 avions ont été achetés de 1910 à 1911) la commande de 322 autres en 1912, 400 en 1913, 500 en 1914 et 600 en 1915-1916, soit 1 832 appareils, auxquels s'ajoutent 2 730 moteurs. Et comme il est soucieux de n'employer que des matériels de grande qualité, l'officier institue une véritable émulation entre les fournisseurs, qui se traduit par une mise en concurrence et permet d'imposer des normes tout en orientant les études. Depuis 1911, les machines destinées à l'armée sont sélectionnées à l'issue d'un concours dont le niveau élevé permet d'éliminer les sociétés les moins performantes et de constituer un noyau dur d'une quinzaine d'avionneurs et de motoristes, parmi lesquels Voisin, Farman, Robert Esnault-Pelterie, Blériot, Caudron, Morane et Saulnier, Breguet, Antoinette, Peugeot, Darracq, Anzani, Gnome, Clerget et Renault. Cette politique ne produit pas pour autant que des résultats positifs. Le seuil imposé en 1911 ne pouvant être atteint, ni même approché, par la plupart des firmes intéressées, la montée en puissance des plus lourds que l'air connaît un ralentissement qui sème le doute au sein de l'état-major général de l'armée. D'autant que la peur qu'inspirent les grands dirigeables rigides allemands entraîne un regain d'intérêt pour ces appareils plus légers que l'air, alors même que leurs prestations se sont révélées bien décevantes lors des manœuvres de 1910. Cette même année, un programme prévoit d'en porter le nombre à 20, alors que l'armée en dispose de 8 en ligne ou aux essais. En 1912, le nombre d'escadrilles d'aviation n'en passe pas moins de 6 à 15, tandis que celui des pilotes brevetés atteint 170, par rapport à 65 en 1911, sans tenir compte des 236 qui sont dans la réserve.

À tout le moins, en des temps où beaucoup s'interrogent sur l'utilité pratique des avions, en se demandant s'ils ne sont pas au bout du compte de simples jouets de luxe destinés à satisfaire les lubies de quelques aviateurs fortunés, l'étatisation des marchés vient à propos pour asseoir sur des bases solides une industrie naissante. Une industrie

qui, sans les commandes de l'armée, n'aurait guère pu compter que sur de minces contrats civils et aurait peut-être rapidement périclité.

La 12^e direction

L'inspection permanente a certes le mérite d'exister, mais elle est rattachée au génie où les bureaux et services qui traitent des questions aéronautiques sont tout aussi compartimentés et dispersés qu'ils sont nombreux. Pour répondre à la nécessité d'une unification, gage d'une bien plus grande efficacité, le ministère de la Guerre décide de créer une section de l'aéronautique au sein de la 4^e direction, sans toutefois lui attribuer les moyens qui lui permettraient de fonctionner dans de bonnes conditions. Aussi, hormis les questions administratives, la plupart des problèmes se rapportant à l'aviation militaire continuent-ils d'être traités par les bureaux du génie. Pour toutes ces raisons, en avril 1913, le ministre de la Guerre, Eugène Étienne, échafaude deux solutions institutionnelles : ou bien rattacher la section de l'aéronautique à un organisme central, l'état-major général de l'armée par exemple ; ou encore ériger cette dernière en une direction séparée (la 12^e) ayant rang d'égalité avec celles des autres armes, telles que le génie, l'artillerie, l'infanterie... Consulté sur la question, le chef d'état-major général de l'armée, le général Joffre, se prononce en faveur de la seconde, démontrant l'intérêt qu'il porte, depuis des années déjà, à la nouvelle arme, mais aussi sa volonté de la faire progresser dans la voie de l'autonomie. Le 9 juin, un projet de loi portant création de la nouvelle direction est déposé à la Chambre. Son rapporteur, le député Bénazet, constate simplement : « La période de tâtonnements si péniblement traversée démontrait la nécessité d'un organisme central. Le besoin s'en est fait sentir au cours de cette longue gestation pendant laquelle nombre de décisions, de décrets et d'arrêtés ont dû être pris coup sur coup, pour chercher à mettre un peu d'ordre dans nos affaires aéronautiques. Ce qu'il faut à la nouvelle arme, c'est un chef responsable la représentant auprès du ministre et ayant les mêmes devoirs et la même autorité que les chefs des organes similaires de l'administration centrale. » Adopté le 20 novembre suivant, le texte en question détermine une structure centralisée qui fédère les deux branches de l'aéronautique, aérostation

et aviation, et prévoit, en bonne logique, la suppression de l'inspection permanente qui n'a plus aucune raison d'être.

Depuis quelques mois, celle-ci navigue en pleine tempête. En septembre 1913, Hirschauer, promu général de brigade, l'a quittée dans des circonstances pour le moins indignes, eu égard à la tâche qu'il y a accomplie. Il paie au prix fort une initiative qu'il a prise en décembre 1912 : s'adresser directement au ministre afin d'obtenir l'autorisation de créer quelques escadrilles, sans en avoir référé auparavant à l'état-major général de l'armée. Ce faisant, l'officier prête le flanc aux attaques d'un groupe de pression au centre duquel agissent bon nombre d'artilleurs hostiles à la domination du génie sur l'aviation. Le coup de grâce lui est administré en août 1913 où il apprend qu'une enquête sur l'aéronautique a été diligentée et confiée au général Bernard, un artilleur ignorant des questions liées à cette arme. En attendant la suppression de l'inspection permanente, survenue en février 1914, Bernard en assure le commandement jusqu'à sa nomination à la tête de la toute nouvelle direction de l'aéronautique au ministère de la Guerre. Les artilleurs ont ainsi pris leur revanche du camouflet subi en 1910.

Dans quelle mesure le retour en force des artilleurs et l'éclipse des sapeurs, peu avant la guerre, pénalisent-ils l'aéronautique militaire ? S'agit-il simplement d'un règlement de comptes entre officiers de deux armes qui entendent s'approprier un objet technique nouveau, ou bien d'un problème plus fondamental de conception d'emploi impliquant des choix tactiques et stratégiques ? Pour l'historien Georges Huisman, l'affaire est entendue : « En août 1914, l'aviation n'était pas une arme, mais un sport, au moins dans l'esprit des commandants d'armées. Le général en chef était sapeur, la majorité de ses collaborateurs étaient artilleurs, autant elle prenait au sérieux des dirigeables, commandés et montés par des X, autant la doctrine polytechnicienne se refusait à considérer autrement que comme des instruments de meetings et d'exhibitions des avions pilotés par des fantassins et des cavaliers. Quelques brevetés d'état-major, qui avaient volé aux manœuvres comme observateurs en avion, essayaient de dissiper tant de ces préventions accumulées. Ils ne parvenaient pas, simples lieutenants ou capitaines, à modifier l'opinion des colonels et des généraux. » La démarche intellectuelle qui voudrait que le génie incarne la soif d'autonomie de l'aéronautique alors que

l'artillerie, par calcul particulariste, constitue un obstacle majeur, n'est-elle pas réductrice et anachronique ? Ne constitue-t-elle pas, *a posteriori*, une façon de reconstruire l'histoire pour les tenants de l'indépendance de l'arme aérienne ? Quelque réponse qu'on puisse apporter à ces questions, force est de reconnaître le rôle novateur qu'ont joué les officiers du génie, animés par une bien plus grande hauteur de vues, dans les processus enclenchés avant 1914. En ce sens, des hommes issus de cette arme, tels Renard, Joffre, Roques, Hirschauer, Bouttieaux et tant d'autres encore, se sont attachés à porter l'arme nouvelle aussi loin qu'ils en ont eu la possibilité. En dépit de ces querelles interarmes ou peut-être à cause d'elles, les progrès institutionnels accomplis en un si court laps de temps sont impressionnants. En cinq ans à peine, l'aviation militaire a été érigée en une direction autonome au sein du ministère de la Guerre, forte d'une égalité avec l'infanterie, le génie ou encore l'artillerie, à ceci près qu'elle n'a pas, comme ces dernières, le statut d'une arme parée de toutes les prérogatives qui lui sont liées.

Des avions pour quoi faire ?

De 1909, où l'armée en acquiert les premiers exemplaires, à l'éclatement de la guerre, cinq ans plus tard, un des problèmes centraux autour desquels gravitent les préoccupations des militaires français s'identifie à une réflexion de fond sur l'usage et la destination des aéroplanes. À partir des manœuvres de 1910 et de 1911, de multiples voies d'investigation se dégagent. Conformément aux besoins de l'armée, les missions de renseignement (exploration dite « d'armée » et reconnaissance tactique) et de réglage d'artillerie sont les premières à être envisagées. « L'exploration aérienne constitue un moyen d'information rapide, explique un rapport rédigé après les exercices de 1911 ; elle a, en outre, sur l'exploration de la cavalerie, l'avantage de pouvoir franchir les obstacles matériels et le réseau de sûreté de l'ennemi et d'être, par suite, à même de découvrir le gros des colonnes adverses. Mais, par contre, un aviateur ne peut que constater, d'un coup d'œil rapide, la présence de l'ennemi en un certain point, à un instant donné. S'il parvient à déterminer la composition d'une unité, il ne peut l'identifier. Les reconnaissances aériennes gardent difficilement le contact, surtout si les objectifs sont nombreux et disséminés ;

enfin leurs recherches sont arrêtées par la nuit dont l'ennemi pourra profiter pour modifier la situation. » Néanmoins, chez nombre d'officiers, les tâches en question ne sont susceptibles d'être développées que dans la mesure où elles ne remettent pas en question le rôle des services traditionnels : « [Les] appareils ont rendu aux manœuvres d'automne des services indéniables [...]. Ils constituent un moyen d'investigation supplémentaire qui, loin de justifier la suppression ou la diminution de la cavalerie, la complète et permet, en la ménageant, d'en obtenir le meilleur rendement. Il ne faut pas d'ailleurs s'exagérer l'importance de l'engin nouveau. S'il y a lieu d'en tenir compte pour assurer le secret des mouvements par des marches effectuées la nuit ou sous bois, son emploi n'influe en rien les doctrines tactiques admises aujourd'hui... »

Les idées n'en évoluent pas moins, en révélant parfois une audace et une prescience surprenantes. Hormis la nécessité de les équiper de moyens de transmissions modernes, tels que la TSF, et l'application d'une tactique qui permettrait de les employer par groupes, Roques reconnaît, très tôt, des qualités offensives intéressantes aux appareils en service. Dès le grand concours d'aviation de Reims en 1911 est envisagée la possibilité de les doter d'un armement « qui leur permettra de combattre l'adversaire aérien qui tenterait de s'opposer à l'accomplissement de leur mission ». Par ailleurs, le même officier se demande aussi s'ils ne pourraient pas emporter des projectiles qui pourront « faire œuvre de destruction et surtout de démoralisation » lorsqu'ils seront largués sur les troupes ennemies. Pour mieux étudier les capacités de bombardement des avions, l'inspection permanente apporte son concours à la rédaction du règlement de la Coupe Michelin, créée afin d'encourager les jets d'engins explosifs ou de fléchettes en acier et d'en améliorer progressivement la précision. Elle autorise même le lieutenant-colonel Estienne à procéder à des essais de bombardement au camp de Mourmelon, en octobre 1911.

La fragilité des appareils engagés dans de telles missions paraît si évidente que le seul moyen imaginé pour les préserver des tirs du sol est de les blinder. Le général Roques préconise déjà une solution de la sorte, et le général Bernard la recommande à nouveau peu avant la guerre. Cette dernière proposition, souvent critiquée, s'explique par la découverte, lors des conflits qui viennent de se dérouler en Tripolitaine et dans

les Balkans, de la vulnérabilité des avions aux armes terrestres. Elle ne manque pas forcément d'intelligence, malgré tout ce qui a pu être dit ou écrit à son endroit. Le lieutenant-colonel Estienne, à l'issue des grandes manœuvres de 1912, conclut qu'« un avion non blindé est très exposé ; l'aviateur a une chance sur deux d'être atteint par un tir de dix mille balles, tir qu'il subira en une heure de vol au-dessus de l'ennemi dès que l'habitude sera prise de ne pas s'émouvoir dans les colonnes de la fusillade sur les derrières ».

L'éventualité de combats aériens, si elle est pressentie assez tôt, n'en est pas moins écartée dans un premier temps. L'instruction sur l'organisation et l'emploi de l'aéronautique en temps de guerre précise en effet que « la lutte entre avions n'est pas à envisager actuellement ». Toutefois, l'idée que des appareils plus lourds que l'air, dits « destroyers » par référence à la guerre navale, puissent attaquer et abattre des zeppelins est évoquée dès 1911, essentiellement par rapport à la menace que ces vaisseaux des airs représentent. Les mentalités et la technique évoluant, les projets fleurissent. En février 1912, le député Girod, dans une proposition de loi déposée à la Chambre des députés, évoque l'opportunité d'armer les appareils biplaces ou triplaces, qui auraient ainsi la faculté de poursuivre et d'abattre ceux de l'adversaire.

Le débat ne dépasse pourtant pas des cercles d'initiés ou les pages des nombreuses revues spécialisées qui paraissent déjà à l'époque. Certains des articles, publiés par de jeunes officiers qui semblent pénétrés de l'avenir de l'arme aérienne, ne laissent pas d'impressionner. Celui du lieutenant de Penennrun, en mars 1912, frappe par la clarté de sa réflexion. S'insurgeant contre les esprits soi-disant avertis qui nient la possibilité qu'un avion puisse un jour en combattre un autre, l'auteur avance certaines évidences. En cas de conflit, explique-t-il, du fait même des missions qui leur seront confiées, les avions survolent les lignes ennemies afin d'y déceler les mouvements de troupes et, de ce fait, les intentions du commandement adverse. « Pendant que l'avion volera au-dessus des colonnes ennemies, affirme-t-il, il lui faudra sans doute combattre. Bien que l'on ait la commode habitude de traiter de rêveurs ou d'amateurs de romans ceux qui parlent de combats aériens, la question se posera immédiatement en des cas concrets : rencontre d'avions, rencontre de dirigeables et d'avions. » Face à cette réalité

toute proche, cette certitude même, d'autres commentateurs évoquent le recours à des bombes ou des obus qui seraient largués sur les appareils en vol ; d'autres encore pensent qu'en surpassant l'adversaire « en virtuosité et en vol » un pilote parviendra à créer suffisamment de remous pour briser les ailes de ce dernier ; d'autres enfin s'attardent sur le recours à des armes automatiques : « Il est une arme qui, de prime abord, s'impose et qui est du moins aujourd'hui la seule à notre disposition pour ce genre de combat, c'est la mitrailleuse », avance un officier subalterne en 1912. En mai 1914, l'ingénieur Raymond Saulnier propose un système de tir à travers l'hélice d'un avion à moteur tractif au ministère de la Guerre, préfiguration des dispositifs qui seront inventés pendant la guerre à venir ; mais le projet suscite une certaine indifférence.

Dès janvier 1913, preuve que l'idée d'un emploi offensif de l'avion est pourtant prise en considération, une commission supérieure de l'aéronautique militaire présidée par le général Joffre est constituée, avec mission d'éclairer le ministre de la Guerre sur toutes les questions ayant trait à l'aéronautique. Le chef d'état-major général de l'armée en titre, prenant le problème à cœur, forme, au sein de cet organisme, une commission d'étude de l'attaque et de l'armement des aéronefs. Il s'intéresse à l'expérimentation d'armes à feu et d'engins divers destinés à la destruction de cibles en mouvement (rassemblements et colonnes sur route), ou encore de bâtiments, de viaducs et de ponts, et à la lutte contre des objectifs aériens, qu'il s'agisse d'aéroplanes et de dirigeables. Néanmoins, à la veille de la guerre, les résultats obtenus se révèlent encore insuffisants et ne permettent pas d'élaborer des méthodes d'engagement satisfaisantes.

Les autorités n'en ressentent pas moins le besoin de tisser des liens entre l'aéroplane, l'industrie et la science dont les évolutions respectives leur semblent étroitement dépendantes. Le 20 janvier 1914, un décret institue le Conseil supérieur de l'aéronautique dont la tâche est orientée dans ce sens. Le texte qui en précède les articles précise bien : « Le développement rapide de l'aviation et de l'aérostation au cours de ces dernières années, les résultats déjà acquis grâce à l'ingéniosité des constructeurs, à l'audace et à l'habileté des pilotes civils et militaires, permettent d'entrevoir pour la navigation aérienne un avenir qui sera d'autant plus brillant que des perfectionnements incessants seront apportés aux engins

aériens, tant au point de vue de la puissance qu'à celui de la sécurité. L'armée, qui a déjà puisé dans l'utilisation des avions et des dirigeables un surcroît considérable de force, est plus particulièrement intéressée à cette marche ascendante vers le progrès. Les recherches qui permettent de l'obtenir sont aujourd'hui sans lien commun. Dans le domaine de l'aéronautique, aussi bien que dans celui de la science pure et de la technique industrielle, chacun poursuit la solution des problèmes si variés et si communs qui se posent, sans que les résultats obtenus par l'un profitent souvent à l'autre. Il semble qu'il y ait mieux à faire que de compter sur une série de hasards heureux pour assurer l'étroite collaboration qui est indispensable entre l'aéronautique d'une part, la science et l'industrie d'autre part... »

Lorsque les hostilités éclatent, la doctrine d'emploi des aéroplanes reste à tout le moins parcellaire et limitée, en dépit de la rédaction d'un texte relatif à l'organisation et à l'emploi de l'aéronautique pour le temps de guerre. Évoquer les capacités offensives des avions et la possibilité de les utiliser au combat ne constitue pas à proprement parler un tabou, mais demeure encore du domaine de l'audace. En janvier 1913, Hirschauer rédige une note dans laquelle il parle de « combat aérien », mais il se ravise aussitôt, raye d'un trait de plume des mots dont l'usage ne lui semble pas encore acceptable aux yeux de ses homologues des autres services ou encore de l'état-major général de l'armée, et les remplace par « assaut ». Pourtant, les idées tactiques et les fondements techniques existent bel et bien ; ils constitueront une des bases sur lesquelles s'appuiera le formidable emballement engendré par un conflit tout proche.

Une affaire de grandeur

L'institutionnalisation de l'aviation militaire est sans contestation aucune portée par la mystique de la conquête de l'air, l'enjeu de dimensions nationales qu'elle incarne et l'adhésion à ce phénomène unique et singulier d'un ample et vaste courant d'opinion. Sans de tels appuis, ses progrès eussent sans doute été moindres et l'état dans lequel elle se serait trouvée au début de la Grande Guerre bien moins satisfaisant. Des personnalités de toutes origines, romanciers, critiques militaires,

journalistes, industriels, militaires et parlementaires, s'emploient à accompagner le progrès, des institutions officielles lui apportent leur soutien et leurs moyens, une ligue et des associations sont créées pour lui permettre de s'affirmer. Pour la mieux servir, le danger aérien allemand est pointé du doigt non seulement pour dénoncer l'irresponsabilité de ceux qui laisseraient l'adversaire potentiel rattraper puis distancer la France, mais aussi pour défendre les intérêts des groupes de pression de tous ordres qui ont pris le parti de se lier à son destin.

Des personnalités agissant de façon individuelle s'érigent en cassandres afin de mettre en garde les autorités les plus élevées de l'État. En 1911, de la même manière que l'a fait Clément Ader quelques années auparavant, un lieutenant belge du nom de Poutrin publie un article dans lequel il décrit avec force détails un assaut mené sur Paris par près de cinq cents avions allemands qui déversent, deux heures durant, plus de 300 kg de bombes chacun, paralysant les principales administrations et les grands services publics. L'officier conclut : « La portée morale serait immense et certains monuments publics, l'Élysée et le ministère de la Guerre pourraient être bombardés de telle sorte que le fonctionnement normal des grands services nationaux deviendrait impossible. » L'affaire fait grand bruit et sème quelque peu la consternation. Elle suscite une réelle inquiétude chez deux industriels honorablement connus, les Michelin. Le 23 août 1911, ces fabricants de pneumatiques adressent au président de l'Aéro-Club de France une lettre dans laquelle ils insistent sur la valeur offensive de l'avion, se disant convaincus que « le premier de tous les combats aura lieu dans l'arme aérienne. Admettons que nous soyons battus, l'ennemi pourra alors faire sortir ses aérostats et viendra bombarder nos villes, nos forts, nos magasins, faire sauter nos poudrières ». Les deux frères, attribuant à l'aéroplane et au dirigeable assez de puissance pour entraver « la mobilisation, la concentration des troupes de l'adversaire », font connaître leur intention d'instituer un concours de bombardement, le prix de l'Aéro-cible Michelin, doté d'une récompense de 150 000 francs-or. Ils préconisent aussi la création d'une importante aviation qui coûterait le prix d'à peine deux cuirassés : « Qu'attendent les pouvoirs publics pour doter la France de cette flotte aérienne qui nous est indispensable, si nous voulons être à l'abri de toutes les attaques, qui, telle la flotte navale des Anglais, devrait être plus

grande que les deux plus grandes flottes aériennes du monde réunies ? » Si de telles initiatives leur apportent de la publicité, nul ne peut nier qu'il s'agisse, dans ce cas précis, d'un réflexe éminemment patriotique.

En février 1913, cinq ans après sa lettre ouverte au président Fallières, Clément Ader revient à la charge et propose de mettre à la disposition du pays son expérience des affaires aéronautiques. Son projet d'aviation armée, explique-t-il, permettrait de résister « à toutes les attaques, mais aussi [de vaincre] facilement sur terre aussi bien que sur la mer ». S'adressant directement à Raymond Poincaré, le président de la République en poste, il lance : « Si j'ai réussi, Monsieur le Président, à dégager la vérité pour la mettre sous vos yeux et à attirer votre attention sur une grave question capitale de laquelle dépend l'existence même de notre pays, j'en serai extrêmement heureux, et votre bienveillance me pardonnera la liberté de la forme dont je me suis servi pour l'expliquer. » En mai de la même année, le précurseur rencontre le général Hirschauer afin d'évoquer avec lui la création d'un « ministère de l'Aviation complet avec ses diverses directions et les cadres pour l'organisation et le commandement d'une grande armée aérienne ».

La presse aéronautique, toutes les fois qu'elle en a l'occasion, s'exprime sur la question, servant de relais à des groupes de pression capables d'initier et de conduire des campagnes de grande ampleur. En 1908, *L'Aérophile*, organe de l'Aéro-Club de France, met en garde le gouvernement contre la volonté des Allemands de se doter d'une flotte aérienne destinée à la maîtrise des airs : « Nos voisins, ils ne s'en cachent pas, veulent arriver, coûte que coûte, à la domination de l'air non seulement par émulation scientifique, mais surtout dans un but militaire. » La contagion gagne même les grands quotidiens nationaux, tel *Le Matin* qui, en février 1912, envoie une lettre ouverte aux présidents des syndicats de la presse parisienne et départementale en faveur de l'aviation et propose d'organiser dans tout le pays des meetings aériens qui permettront de récolter de l'argent pour le compte du ministère de la Guerre. Au lendemain même de cette initiative, le Syndicat national de la presse crée un Comité national de l'aviation militaire qui se lance dans la collecte des fonds nécessaires à l'achat d'aéroplanes.

Au Parlement, un lobby agissant – qui rassemble des personnalités d'une grande renommée, comme Barthou ou Painlevé, mais aussi

le sénateur d'Estournelles de Constant, fervent pacifiste, et Reymond, sénateur de la Loire – s'engage ardemment en faveur du développement de l'arme aérienne. D'Estournelles de Constant, alors même que, en août 1908, Wilbur Wright fait évoluer son Flyer au camp d'Auvours, se tourne vers le ministre de la Guerre, le général Picquart, pour le presser de faire tout ce qui est en son pouvoir en vue de promouvoir l'aéronautique dans l'armée : « Ces essais intéressent [...] la défense nationale autant que la science, sans vouloir rien exagérer quant à l'avenir de l'aviation, on peut prévoir que les aéroplanes rendront, tout au moins comme éclaireurs, d'inappréciables services à nos armées et à nos ports. » Il exhorte les autorités à dégager des crédits en faveur des aéroplanes, affirmant que le « gouvernement de la République s'honorerait en inscrivant à son budget une dépense spécialement affectée à l'encouragement de l'aviation ».

Au moment où naît l'inspection permanente de l'aéronautique militaire, le même homme politique patronne, au Sénat, la création d'un groupe de la locomotion aérienne, et les députés, pour ne pas être en reste, font de même, à la demande d'Henri Depasse. Ces initiatives révèlent une véritable prise de conscience, ou du moins une prise en compte du fait aérien par les deux assemblées. Archdeacon, membre de l'Aéro-Club de France et grand précurseur des plus lourds que l'air, ne s'y trompe pas quand, dès 1909, il invite les parlementaires à soutenir la cause de l'aviation.

Les craintes ressenties par nombre de personnalités face à la menace allemande et la nécessité de conserver à la France la première place dans la compétition aéronautique se traduisent par la création, en 1908, à l'initiative de René Quinton – assistant au Collège de France – d'un organisme pour le moins original, la Ligue nationale aérienne. Quinton a pris cette initiative à la suite de la levée d'une souscription qui a rapporté assez d'argent pour permettre la construction de plusieurs zeppelins sur l'autre rive du Rhin. Parmi les membres de la Ligue figurent des personnalités aussi prestigieuses que Deutsch de La Meurthe, le magnat du pétrole, le marquis de Dion, Louis Blériot, Léon Delagrange, le commandant Bouttieaux, Henri Farman, Robert Esnault-Pelterie, Ferdinand Ferber, René Gastambide, Levavasseur, Henry de La Vaulx, Tatin, tous concernés de près par la conquête de l'air ; mais aussi des hommes politiques comme Raymond Poincaré, élu président de la

République en 1913, ou encore Paul Painlevé, grand mathématicien, promis à diriger le ministère de l'Air au début des années 1930.

La Ligue fonde son action sur l'idée selon laquelle la France, berceau de l'aviation, doit consacrer toute son énergie à demeurer en tête des progrès aéronautiques : c'est pour elle une question de prestige national mais aussi de grandeur scientifique. Affirmant sa volonté de faire œuvre patriotique, Quinton lance un appel solennel à toutes les forces vives de la nation et à l'opinion : « Nous voulons que la France, grâce à la collaboration de tous, ait la gloire de parfaire cette immense découverte : la conquête de l'air dont les hommes rêvent depuis tant d'années. La France ne doit en aucune manière être privée de la gloire qui s'attache à la grande œuvre que représente la conquête de l'air. Cette gloire, il faut que ce soit la France qui la recueille. Notre pays a été la patrie véritable de la locomotion aérienne. Il ne faut pas que le fruit de tant de travaux soit perdu. La France doit avoir l'honneur de parfaire cette grande découverte de la conquête de l'air dont les hommes rêvent depuis tant de siècles. C'est avant tout à cette tâche si noble que rêve la Ligue nationale aérienne en essayant de fixer en France le mouvement mondial de l'aviation. » Un autre membre de la Ligue aérienne, Paul Renard, le propre frère de Charles, se montre encore plus explicite : « Il était tout naturel de penser que l'empire de l'air devait nous appartenir d'une manière incontestée et qu'en particulier c'est en France que les applications militaires de l'aéronautique devaient être le plus en honneur. Indépendamment de toute considération historique et sentimentale, nous avons un intérêt de premier ordre à mettre au service de notre armée toutes les découvertes et tous les progrès non seulement en aéronautique, mais dans toutes les branches de la science et de l'industrie. » Une science et une industrie qui, aux yeux des tenants de l'aviation, constituent des moyens de compenser les faiblesses démographiques d'un pays menacé par la natalité galopante de l'Allemagne : « Notre nation, avance le général Langlois, avec sa natalité décroissante, ne peut compenser le nombre qui lui manque que par la perfection de son outillage ; par conséquent nous n'avons pas le droit de rester à cet égard à la remorque des autres nations ; nous avons le devoir de les devancer, de les devancer toujours, et nous le pouvons ! Nous le pouvons, car la France a toujours été la source de toutes les sciences, le berceau de toutes

les découvertes, de tous les progrès dans toutes les branches de l'activité humaine. »

Dès sa création, la Ligue de Quinton attire des milliers d'adhésions et fédère des dizaines de prix aéronautiques. Elle bénéficie de l'appui de nombreux journaux et réunit des comités de savants, d'ingénieurs et d'officiers invités à réfléchir aux perspectives de développement de l'arme aérienne. Ses fondateurs instituent en son sein un comité militaire fort de personnalités en vue auxquelles revient la tâche d'étudier les questions relatives à la défense du territoire national. En 1914, elle forme un groupe de pression influent, capable de susciter un mouvement en faveur de l'aviation en s'appuyant sur les relais d'opinion de toutes natures qu'elle s'est agrégés (presse, Parlement, gouvernement) et les sections régionales qu'elle a constituées.

Ainsi, l'invention de l'aéronautique militaire dans la France d'avant 1914 n'est en rien un phénomène marginal cantonné au seul domaine de l'armée. Elle n'est pas non plus le fait de quelques personnalités isolées agissant avec de pauvres moyens, sans bénéficier d'aucun appui. Elle s'inscrit, au contraire, dans un mouvement de fond dont l'ampleur est difficile à cerner, mais qui n'en unit pas moins des dirigeants politiques, des parlementaires, des officiers, des savants, des expérimentateurs, des industriels, des enseignants, des patrons de presse et même des pacifistes. Ce sont ces derniers qui, par la bouche du sénateur d'Estournelles de Constant, expriment leur conviction que l'avion, de par l'incommensurable puissance dont il fait preuve, « tuera la guerre ». Aussi réclament-ils à cor et à cri la construction de centaines, voire de milliers d'aéroplanes, pensant qu'ils contribueront, par une sorte de vertu dissuasive, au maintien de la paix en Europe.

L'aviation militaire est donc bien une affaire nationale dans un pays où, à travers les exploits des aviateurs et les romans d'anticipation à succès (Wells, Robida ou Verne), l'opinion est perméable aux problématiques aéronautiques. Elle s'inscrit dans une croyance profondément enracinée, selon laquelle une France qui a tant œuvré pour la science et peut s'enorgueillir d'être le « berceau de l'aéronautique » a l'impérieux devoir d'amplifier ses efforts. Elle est fondée sur un antagonisme avec l'Allemagne d'autant plus exacerbé que le problème aérien participe d'une course aux armements dans laquelle le Vieux Continent s'est

engagé depuis quelques années déjà. Elle est portée par un sentiment patriotique qui fait le lien entre ceux qui ont contribué à forger l'identité du pays (Vercingétorix, Charlemagne, Jeanne d'Arc, Napoléon) et leurs héritiers, les aviateurs, dont le devoir est d'ériger la grandeur par l'aviation en une cause sacrée.

Chapitre 2

L'expérience décisive

Au début du conflit qui, en août 1914, s'abat sur l'Europe, l'aéronautique militaire ne compte que quelques années d'existence. Elle aligne modestement 23 escadrilles fortes de 138 avions (162 après la mobilisation) et rattachées aux armées ainsi qu'à la cavalerie (elle dispose aussi de 12 compagnies d'aérostiers et de 6 dirigeables). Et elle n'est pas la plus importante en nombre : l'Allemagne emploie 232 avions et 12 dirigeables (dont 9 zeppelins), tandis que la Russie compte 190 avions. Comme le souligne le député d'Aubigny, un de ses défenseurs les plus ardents à la Chambre tout au long des hostilités, peut-être en caricaturant un peu trop le trait : « L'aviation, modeste service, disposait d'un budget de 47 millions. Il était dirigé par un officier supérieur dont le crédit moral auprès du gouvernement n'était guère plus élevé que le crédit financier qu'il tenait du budget. Au GQG (Grand Quartier général) s'établit aussitôt en face de lui un autre chef de service, chargé de commander 138 avions dont disposaient à cette époque nos armées. De pouvoirs définis, de limites bien nettes entre les attributions de l'un et de l'autre, il n'en existait guère. L'oubli presque officiel dans lequel était plongée l'aviation fit que l'attention du gouvernement et du commandement ne se porta pas sur l'étude que devait fatalement par la suite soulever son développement prodigieux... » Si l'expérience du vol des aviateurs français (200 pilotes) est importante, celle du combat est quasi inexistante, hormis les rares et fragiles enseignements tirés des conflits de Libye et des Balkans, et la doctrine reste fondée sur quelques principes non pas rudimentaires mais élémentaires.

Et pourtant, en quelques semaines à peine, les dogmes et les certitudes volent en éclats face à des réalités qui s'imposent à un rythme

soutenu. Les opérations conduites sur les fronts où les armées françaises et allemandes se heurtent dans un choc titanesque – en Belgique, au Luxembourg, en Lorraine et en Alsace – confèrent à l'aviation une dimension nouvelle, même si, chez les esprits les plus ouverts, elles ne font que confirmer les idées avancées qui circulent à la veille des hostilités.

Barès et les jeunes-turcs de l'aviation

À en croire les leçons des premières batailles, l'avion semble certes s'imposer comme un outil de reconnaissance et d'observation, mais il n'en révèle pas moins des capacités prometteuses dans les missions à caractère offensif. Le général Joffre ne s'y trompe pas lorsqu'il proclame, en novembre 1914 : « L'aviation n'est pas seulement, comme on avait pu le supposer autrefois, un instrument de reconnaissance. Elle s'est rendue, sinon indispensable, du moins extrêmement utile pour le réglage du tir de l'artillerie. Elle a montré, en outre, que par le lancement de projectiles à explosifs puissants, elle était en mesure d'agir comme une arme offensive, soit pour des missions éloignées, soit en liaison avec les autres troupes. Enfin, elle a encore le devoir de pourchasser et de détruire les avions ennemis. » En quelques mots, le commandant en chef des armées françaises du front occidental balaie largement le spectre des possibilités d'emploi de l'arme aérienne, et il en tire les conséquences logiques en matière d'organisation. La nécessité s'impose de structurer les formations de l'aéronautique aux armées en fonction des missions pour lesquelles elles ont montré tant d'aptitudes, à la manière d'une cellule souche qui donnerait naissance à des cellules différenciées. Mieux, il détermine avec une pertinence tout à fait singulière, si peu de temps après le début de la guerre, les divers niveaux d'intégration organique des trois spécialités dont la constitution paraît s'imposer : affectation à chaque corps d'armée d'unités utilisées pour l'observation, la reconnaissance rapprochée, le réglage des tirs d'artillerie, l'accompagnement d'infanterie et la couverture photographique ; subordination au niveau des armées des formations de bombardement et de reconnaissance à grande distance ainsi que des unités dotées d'avions blindés et armés et destinées à la poursuite des appareils ennemis.

Les services rendus ont de quoi impressionner les chefs militaires, même ceux qui se sont cantonnés dans une réserve prudente jusqu'aux instants décisifs de la bataille des frontières, du redressement de la Marne et de la course à la mer. Ce sont les avions du camp retranché de Paris (général Gallieni) qui aident à établir la direction prise par les armées allemandes toutes proches de la capitale et influent sur la décision de lancer une contre-offensive décisive contre leur flanc gauche, prélude à la bataille de la Marne. Joffre le reconnaît sans hésitation aucune : « C'est le faisceau de renseignements partiels rapportés par l'ensemble des reconnaissances aériennes et par les patrouilles de cavalerie qui a permis à l'état-major de connaître la situation dans son ensemble. Mais il est certain que l'aviation, et spécialement celle de la 6^e armée et du camp retranché de Paris, a joué un rôle prépondérant en cette occasion. » En ce même mois de septembre 1914, dans la région de Triaucourt, l'artillerie française parvient, grâce au réglage des tirs dirigé par des avions, à détruire la moitié des canons d'un corps d'armée ennemi. Le commandant en chef ne cache pas non plus son intérêt pour la victoire aérienne, sans doute la première de la guerre aérienne, remportée, le 5 octobre, par un équipage français constitué de Frantz et Quenault, près de Jonchery-sur-Vesle.

Une fois encore, fort des initiatives nombreuses et importantes qu'il a prises avant la guerre, le personnage de Joffre réapparaît dans l'histoire de l'arme aérienne, confirmant un peu plus ses mérites et révélant sa capacité à se projeter dans l'avenir, à accompagner les évolutions qui lui paraissent devoir rapporter des dividendes. Affirmer que le GQG et son chef sont restés sourds aux suppliques des aviateurs ne cadre donc pas avec la réalité historique, comme Georges Huisman aime à le souligner : « C'est encore une légende à détruire, quoi qu'on ait fait pour l'accréditer, que celle d'un GQG hostile à l'aviation, traitant la cinquième arme avec mépris et décrétant son accroissement numérique sans objet. » En filigrane commence aussi à se dessiner l'action d'un homme dont l'énergie, la prescience et l'esprit novateur sont appelés à peser d'un poids décisif dans la montée en puissance et l'affirmation institutionnelle de l'aviation, le commandant Joseph-Édouard Barès.

Personnalité attachante et marquante, Barès est sans doute l'un de ceux qui, en France, maîtrisent le mieux les problématiques liées à

l'emploi de l'arme aérienne. Il a été l'un des rares observateurs occidentaux à suivre de près les opérations conduites dans les airs par les protagonistes des guerres balkaniques et s'est montré d'une efficacité en tout point louable quand il s'est agi de diriger les escadrilles affectées à la 4^e armée, en août 1914. Ce sont ces dispositions intellectuelles et cette expérience qui amènent le général en chef à le nommer à la tête du service aéronautique du GQG en septembre. Joffre et Barès, chacun dans sa sphère de compétences, forment ainsi le premier des trois grands binômes commandant en chef/chef du service aéronautique de la Grande Guerre, en attendant l'éphémère collaboration de Nivelles et du Peuty, en 1917, et l'efficace et confiante coopération entre Pétain et Duval, de 1917 à 1918.

Les chefs du service aéronautique du GQG

	Titre	Prise de fonctions	Départ
Lieutenant-colonel Voyer	Chef du service aéronautique du GQG	août 1914	septembre 1914
Commandant, lieutenant-colonel puis colonel Barès	Chef du service aéronautique du GQG	septembre 1914	février 1917
Commandant Guillaibert	Chef du service aéronautique du GQG	février 1917	février 1917
Chef d'escadron du Peuty	Chef du service aéronautique du GQG	février 1917	août 1917
Colonel puis général Duval	Chef du service aéronautique du GQG et aide-major général	août 1917	Encore en poste le 11 novembre 1918

Barès se montre d'une très grande modestie quand il évoque le problème de la découverte et de l'exploitation des capacités de l'aéroplane. C'est à Joffre qu'il attribue le rôle principal dans ce domaine, même s'il en est le conseiller écouté, l'inspirateur sans doute. À ce propos, il écrit : « On m'a parfois appelé le Père de l'aviation, mais c'est le maréchal Joffre qui doit porter ce titre. C'est lui qui, fin 1914, a décrété que l'aviation était une arme et pratiquement une armée. Il lui a accordé des avantages exceptionnels : citations aux communiqués, décorations immédiates pour faits de guerre et autonomie entière. L'aviation militaire française et toutes les aviations militaires du monde doivent être reconnaissantes au maréchal Joffre d'avoir ainsi donné à l'aviation militaire tout le prestige et tous les droits qui lui reviennent. Au point de

vue matériel, il a eu l'immense mérite de prévoir une guerre de longue durée et, sans se préoccuper du temps que demanderaient la formation du personnel et la réalisation du matériel, il a lancé en octobre 1914 un programme de 50 escadrilles qui fut à l'époque considéré comme une utopie. Soucieux du meilleur outillage, il a fait appel à ce que les Alliés avaient réalisé de mieux : des avions Sopwith, Handley Page, Caproni, le moteur Hispano, la mitrailleuse Lewis. » Barès n'en est pas moins l'organisateur méthodique, l'homme d'initiatives dont le commandant en chef des armées françaises a besoin pour anticiper et diriger la montée en puissance d'une arme appelée, dans son esprit, à jouer un rôle de plus en plus essentiel dans la guerre longue qui s'annonce. Autour de lui, il rassemble des officiers capables, dévoués et convaincus de l'avenir de l'aviation, les de Goÿs, Berger, Pierra et Delanney, qui forment « une équipe jeune, hardie, curieuse [et sont] un véritable centre intellectuel orienté vers les problèmes pratiques posés chaque jour par la guerre aérienne et les développements imprévus des opérations ». Un des plus prometteurs et des plus inventifs de ces jeunes-turcs est certainement le commandant Louis de Goÿs de Mézerac, un saint-cyrien issu de l'infanterie, mandaté pour créer l'aviation militaire ottomane, quelques mois avant les hostilités, et auquel est confié le soin d'organiser les premières escadrilles de bombardement.

Le chef du service aéronautique et les hommes qui forment son état-major sont intimement persuadés de la destination offensive de l'aviation, voire de son emprise stratégique. Dans les premiers jours de novembre 1914, Barès affirme avec force : « L'aviation est une arme, arme nettement offensive, soit dans la chasse aux avions ennemis, soit dans la destruction des troupes, cantonnements et fortifications au moyen de projectiles. Elle peut recevoir des missions distinctes à plus ou moins grandes distances, ou attaquer en liaison avec les autres troupes. » Anticipant sur les mois, voire les années à venir, il entend dépasser, quand l'occasion s'en présentera, les missions tactiques dans lesquelles elle est cantonnée pour constituer des escadrilles à grand rayon d'action capables d'engendrer « des destructions ou créer des encombrements sur des voies ferrées de l'ennemi à 200 [ou] 250 km en arrière du front. Il faut nous dégager des contingences du moment et voir au-delà de la saison présente pour élargir notre cadre, nos ambitions, et tirer tout le

parti possible des appareils dont nous pourrions disposer ». Il pressent aussi l'allongement indéfini de la guerre et la nécessité de s'adapter à un phénomène qui lui semble devoir prendre une ampleur que personne ne soupçonne, son industrialisation. Dès octobre 1914, avec l'accord de Joffre mais confronté à des détracteurs qui trouvent cette initiative pour le moins audacieuse et prématurée en des temps où l'aéronautique compte à peine une trentaine d'escadrilles, il élabore un plan qui prévoit le déploiement en première ligne de 65 escadrilles (16 d'armée spécialisées dans la chasse et la reconnaissance, 30 de corps d'armée destinées au réglage d'artillerie, 16 de bombardement et 3 de cavalerie). Parmi ces 390 avions de guerre figurent 96 bombardiers, soit la flotte la plus importante de toutes celles des belligérants dans cette spécialité naissante – une flotte accrue à 126 appareils dans les programmes définis au cours du trimestre qui suit. Les parlementaires n'en poussent pas moins à la roue et le président de la commission de l'armée à la Chambre, le général Pédoya, se plaint de la pusillanimité de la démarche : « Les premiers programmes furent timides, explique-t-il. La commission en arrivait à se demander si le GQG avait confiance, croyait même en l'importance de l'aviation. »

L'identité par le bombardement

Aussitôt prises ses fonctions, Barès s'engage dans une réorganisation de l'aviation militaire, animé par le souci d'accroître son autorité, qu'il juge bien trop limitée, sur les escadrilles d'armée et de corps d'armée ainsi que sur les compagnies d'aérostation. L'anarchie des premières semaines le convainc d'agir en ce sens, de dépasser le simple rôle de conseiller technique du général en chef qu'a joué son prédécesseur, le lieutenant-colonel Voyer (août-septembre 1914). S'il obtient un certain droit de contrôle sur les unités en question, il n'a pas le pouvoir de les réunir sous son commandement en vue de mener une action d'ensemble. Ainsi se dessine un conflit d'autorité entre le service aéronautique, qui souhaite disposer de l'autorité pour rassembler et manœuvrer des forces importantes, et les commandements d'aéronautiques d'armées, partisans d'un rattachement organique, dont la vision est bien plus parcellaire et tactique.

L'idée d'une aéronautique réservée ne s'en impose pas moins dès les premières semaines de 1915. Discernant les progrès considérables qui se profilent à une échéance plus ou moins lointaine, Barès entreprend de créer une puissante aviation de bombardement subordonnée au major général du GQG et susceptible d'être mise à la disposition de telle ou telle armée afin de coopérer à des offensives terrestres. Mais il n'entend pas voir cette spécialité devenir un simple complément de l'artillerie, destiné seulement à transporter des projectiles bien plus loin qu'elle. Il souhaite affecter les groupes de bombardement, dont le premier a été formé en novembre 1914, à des missions opératives (attaque des voies de communication, des postes de commandement, des casernes, des hangars à dirigeables, des parcs d'aviation et des dépôts d'approvisionnement) et à des tâches éminemment stratégiques, c'est-à-dire la destruction des centres industriels dont l'activité est indispensable au ravitaillement des troupes déployées sur le front.

L'aviation de bombardement devient, en quelque sorte, la voie royale sur laquelle le chef du service aéronautique tente de s'engager pour développer une doctrine qui offrirait à l'aéronautique une mission à caractère autonome et une identité propre. À ce propos, l'historien René Martel avance : « La direction de l'aéronautique au Grand Quartier général [...] croyait au bombardement. Elle en entrevoyait déjà toutes les possibilités. Elle ne voulait pas qu'il fût seulement un complément, voire un substitut de l'artillerie lourde à longue portée, pour intéressantes que fussent les possibilités de cette utilisation dans certains cas déterminés. Elle estimait que le rôle essentiel de l'aviation de bombardement était d'atteindre, au-delà de l'arrière-front, les centres nerveux de l'adversaire, les états-majors, les gares de triage, les embranchements ferroviaires, de désorganiser, en un mot, le mécanisme précis et relativement délicat des transports. Elle pressentait en outre qu'une guerre moderne devait être une guerre de matériel, qu'elle nécessiterait un effort industriel considérable. La bataille décisive se livrerait dans les usines en même temps qu'au front. Il faudrait donc attaquer les bassins industriels, prévoir les expéditions lointaines sur des objectifs éloignés de façon à troubler la production, à la réduire, à en diminuer la qualité par la démoralisation d'éléments civils plus accessibles à la panique et, en tout cas, plus faciles à influencer que les combattants. »

Une véritable école de la frappe stratégique lointaine semble donc se développer au sein de l'aéronautique militaire et, de fait, Barès se dit convaincu que « l'aviation est le seul moyen qui permette d'opérer sur le territoire occupé par l'ennemi et [qu'] il est nécessaire de lui donner le développement le plus considérable ». De Goÿs, créateur du premier des groupes de cette spécialité, est un des tenants de cette orientation stratégique et doctrinale nouvelle et originale. C'est cet officier qui, dans les dernières semaines de 1914, alors que la Turquie vient d'entrer en guerre contre les pays de l'Entente, développe l'idée que « l'arrivée subite sur Constantinople d'une force aérienne française de bombardement dont l'existence et la puissance [sont] à peine connues des combattants, donc *a fortiori* complètement ignorées des Turcs qui se croyaient à l'abri de toute atteinte, [et pourrait] produire sur eux un effet foudroyant... » Il organise la première expédition sur une ville ennemie (mai 1915), en réponse à l'emploi des gaz de combat par les Allemands sur le front occidental (il est capturé après que son avion a été abattu en territoire ennemi). D'autres attaques suivent sur Karlsruhe, Dillingen, Sarrebruck et Trèves, jusqu'en septembre 1915, pénétrant de près de 400 km dans la profondeur du territoire adverse, sous la conduite d'officiers hardis tel le capitaine Happe. Le développement d'une force de bombardement stratégique est l'objet d'une attention particulière de la part de Barès, qui entend la doter de 24 escadrilles d'ici au deuxième trimestre de 1915 et bénéficie des encouragements de Joffre mais aussi du général Pellé, major général du GQG. Les résultats obtenus sont suffisamment probants pour que les groupes constitués jusque-là (4 au total) soient réunis dans un groupement tactique qui prend ses quartiers dans l'est de la France, à proximité de la frontière allemande.

Les circonstances de ces premiers mois de 1915 se prêtent, il est vrai, au développement d'une telle conception. La guerre de mouvement, censée décider de l'issue des hostilités en quelques semaines, s'est fourvoyée en effet dans une impasse stratégique. Les deux camps s'affrontent à présent tout au long d'une ligne de tranchées qui court de la mer du Nord à la Suisse, sans qu'aucun d'entre eux ne puisse réussir à la franchir. Pour cette raison, l'idée s'impose selon laquelle l'aviation, affranchie des contingences terrestres, constitue le moyen de contourner ce gigantesque obstacle, de remporter la victoire par la destruction des

arrières de l'ennemi ou la sape du moral de sa population. En juillet, la commission de l'armée recommande « d'activer par tous les moyens la création, dans les plus brefs délais, et en première urgence, d'une aviation de bombardement par masse à longue distance, en vue de frapper l'ennemi dans ses forces vives de production ». En août, Pierre-Étienne Flandin, futur sous-secrétaire d'État à l'Aéronautique, enthousiasmé par les actions des bombardiers, réclame les moyens nécessaires à l'écrasement d'Essen, dans la Ruhr, de l'ordre de 750 appareils. À ce propos, un éminent professeur au Collège de France, André Le Chatelier, parle d'une « stratégie d'ébranlement à revers ». Ces thèses sont bientôt relayées par les frères Michelin, qui ont été parmi les promoteurs de l'aviation militaire avant le conflit, le constructeur Paul Schmitt, créateur d'un avion de bombardement, et Paul Painlevé, un des partisans de la Ligue nationale aérienne.

Frapper directement la population civile n'entre pas pour autant dans les conceptions du chef du service aéronautique, qui estime la méthode odieuse et ne lui trouve aucune justification. Dans un domaine si sensible, la doctrine du GQG, alors même que le haut commandement allemand est prêt à lancer ses zeppelins contre les cités britanniques, s'interdit d'attaquer les quartiers résidentiels, à moins que l'aviation ou les dirigeables ennemis n'aient fait de même sur les villes françaises. Ce n'est donc que dans le cadre de représailles que les groupes de bombardement seront autorisés à agir de la sorte. En avril 1915, Joffre se montre d'une très grande clarté sur le problème et rappelle que les avions engagés sur l'Allemagne « ne doivent lancer de projectiles que sur les objectifs indiqués sur les plans de bombardement arrêtés par le Grand Quartier général. Ces objectifs sont des établissements d'utilité militaire, nettement distincts des agglomérations civiles qui ne doivent jamais être atteintes. [...] Si les circonstances atmosphériques (vent, brume, nuages, etc.) ou des incidents de marche ne permettent pas d'arriver sur l'objectif ou de tirer dans de bonnes conditions, les équipages ne devront se délester des projectiles que sur d'autres objectifs figurant au plan de bombardement, ou sur des troupes ennemies suffisamment éloignées de nos lignes... »

Dans les derniers mois de 1915, le bombardement stratégique, à peine mature, n'en est pas moins menacé par une crise de grande

ampleur, peut-être parce que sa croissance a été bien trop rapide ou sans doute à cause des objectifs trop ambitieux qui lui ont été assignés. Les pertes subies face aux chasseurs ennemis lors des raids de jour contraignent le GQG à renoncer progressivement aux sorties lointaines et à se reporter sur des expéditions de nuit, beaucoup moins dangereuses et coûteuses pour les équipages. Dès septembre 1915, la plupart des formations de cette spécialité sont affectées à la grande offensive terrestre lancée en Champagne. Depuis l'arrêt des grandes attaques stratégiques, Joffre a décidé en effet de cantonner cette spécialité à « des missions permanentes telles que la destruction de gares importantes, de nœuds de voies ferrées, d'usines ou de champs d'aviation repérés, des missions en liaison avec les opérations envisagées sur le front de chaque groupe d'armées, visant particulièrement les communications et les établissements de l'ennemi en arrière et à proximité du champ de bataille. Certains objectifs peuvent paraître encore trop éloignés pour un bombardement immédiatement réalisable. Cependant ils doivent être envisagés dès maintenant. Les localités très éloignées ont une importance très grande au point de vue moral ; au fur et à mesure des progrès de l'industrie il sera possible de les réaliser, d'abord par avions isolés, puis par groupes ». Ce ne sont là que des vœux pieux. D'une conception initiale orientée vers une entreprise stratégique, le commandant en chef est passé à une vision bien plus opérative, centrée sur la bataille au sol. Peut-être la culture militaire française, fortement terrienne, explique-t-elle de tels choix, mais les difficultés techniques et tactiques qui se posent alors permettent aussi de comprendre cet échec. Le bombardement entre dans une longue éclipse dont il ne sortira qu'au début de 1918, et 1915 marque sans doute le renoncement à une identité de l'arme aérienne qui aurait pu être fondée sur les actions stratégiques menées par cette spécialité.

La guerre entre l'avant et l'arrière

Si Joffre et une partie des bureaux du GQG se montrent favorables aux idées et aux projets de Barès, il n'en va pas forcément de même d'un certain nombre d'officiers de haut rang affectés à cet organisme, en particulier le général Berthelot, major général en 1914, qui récusé à diverses

reprises les thèses défendues par les aviateurs. La politique déterminée et volontariste du chef du service aéronautique, le statut qu'il est supposé vouloir donner à l'aviation lui valent en effet une très grande hostilité, voire des haines inexpiables qui s'exprimeront avec une extraordinaire virulence en 1916 et 1917.

Cet officier s'est fait aussi bien des ennemis au sein des services de l'arrière, rassemblés dans la 12^e direction et où règnent à la fois un conformisme, un conservatisme et un esprit bureaucratique qui cadrent mal avec sa volonté d'innovation. Chargé d'assurer le ravitaillement des formations de l'avant en appareils, en équipements et en personnel, de veiller au fonctionnement des écoles et de conduire la politique industrielle, cet organisme révèle de cruelles insuffisances au tout début des hostilités. Son chef, le général Bernard, persuadé que la guerre sera courte, ferme les centres de formation et paralyse l'action de ses services. Son impéritie lui vaut d'être limogé en octobre 1914 et remplacé par le général Hirschauer, l'ancien inspecteur permanent. Malgré les qualités et l'énergie du nouveau venu, qui fait rouvrir les écoles et accélérer la production, la direction de l'aéronautique paraît avoir sombré dans l'impuissance. Son statut, son organisation et les moyens qui lui sont affectés ne semblent plus adaptés au caractère que revêt désormais le conflit : une guerre d'usure qui risque fort de s'éterniser et nécessite une véritable mobilisation industrielle. Les parlementaires dénoncent « l'ignorance dans laquelle cette direction est restée, jusqu'à ces temps derniers, des moyens de production que possèdent nos constructeurs, de leur possibilité réelle d'extension, des concours à leur assurer, des garanties à leur donner pour que cette industrie nouvelle de la guerre puisse se développer assez vite pour satisfaire toujours aux besoins de plus en plus considérables des armées. [...] Le remède viendra d'une direction compétente dont tous les efforts seront dirigés non pas en vue du communiqué à la presse, qui trompe seulement les profanes, mais pour donner à l'armée, grâce au travail, à l'ordre et à la méthode de l'arrière, d'habiles mécaniciens, des pilotes entraînés, des observateurs avisés, et à nos vaillants aviateurs, dont la vie se joue dans les combats aériens, les meilleurs instruments ; l'avion rapide, le moteur puissant, l'arme perfectionnée avec lesquels, seuls, ils pourront triompher de l'ennemi ».