

Jean-Marc Olivier (ss.dir.), *Histoire de l'armée de l'Air et des forces aériennes françaises du XVIII^e siècle à nos jours*, Toulouse, Privat, 2014, 548 pp.

Par Martine Cuttier

Fort adéquatement, l'ouvrage collectif que pilote Jean-Marc Olivier paraît à Toulouse (où il enseigne¹), capitale européenne de l'aéronautique et de l'espace, au moment où l'on célèbre le quatre-vingtième anniversaire de la création de l'armée de l'Air (ce qui lui vaut d'être préfacé par son chef d'état-major, le général Denis Mercier). Le livre est le fruit des travaux d'une équipe de sept auteurs² réunis depuis deux ans au titre d'un séminaire sur l'histoire de l'aéronautique.³ La diversité des contributeurs, venus d'horizons différents mais mus par une même passion manifeste pour leur sujet, n'empêche nullement une unité de style qui en rend la lecture fort agréable.

L'étude, au fil de huit chapitres répartis chronologiquement, s'inscrit dans le temps long d'une histoire qui prend corps sous le règne de Louis XVI. On suit les origines d'une invention scientifique et technique soutenue par le roi, qui en a compris tout l'enjeu politique. Prince éclairé, le monarque investit de l'argent public dans les expériences des mythiques frères Montgolfier, du physicien Jacques Charles et de l'audacieux Jean-François Pilâtre de Rozier, qu'assiste le vaillant marquis d'Arlandes. Le 21 novembre 1783, jour du premier vol libre habité, est à marquer d'une croix dans le calendrier de toute histoire de la troisième dimension et de sa conquête. À ce qui aurait pu n'être qu'une aventure élitiste se mêlent des considérations de puissance. Dans un contexte où l'aide militaire de la France aux Insurgents d'Amérique cherche à affaiblir l'emprise britannique sur le Nouveau monde, à effacer l'humiliant traité de Paris (1763) et à renverser le rapport des forces entre puissances européennes, les militaires français de l'époque ont bien saisi l'intérêt d'une machine capable de traverser la Manche. Cette "*prouesse*", réalisée le 7 janvier 1785, "*retentit dans toute l'Europe*".⁴ Malgré l'accident qui coûtera peu après la vie à Pilâtre de Rozier, les ingénieurs militaires ont foi dans son potentiel.

Les affres de la fin de la monarchie et des débuts de la République précipitant la France dans la guerre, des physiciens réalisent une nouvelle machine et, le 2 avril 1794, une compagnie d'aérostiers rejoint l'armée de Sambre et Meuse. Elle est mise à contribution lors de la bataille de Fleurus pour renseigner sur les positions autrichiennes

¹ Jean-Marc Olivier est professeur d'histoire contemporaine, vice-président de l'université de Toulouse-II Jean Jaurès, et spécialiste d'histoire économique.

² Claude Carlier, Sylvain Champonnois, Pascal Gaste, Clair Juilliet, Eric Mahieu et Gaëtan Sciacco.

³ Ce séminaire était hébergé par le FRAMESPA (France méridionale et Espagne), UMR 5136, laboratoire qui s'intéresse à l'histoire des sociétés médiévales, modernes et contemporaines dans leurs dimensions économique, sociale, politique, culturelle et religieuse.

⁴ J.-M. Olivier, chapitre 1, "Aux origines d'une nouvelle arme pressentie comme décisive (fin du XVIII^e siècle-1913)", p.20.

(ce qui favorise la victoire du 26 juin et sauve la France de l'invasion). Mais la seconde compagnie et l'école d'aérostation d'observation sont dissoutes en 1799 par le général Bonaparte, partisan de la guerre offensive.

Le ballon sort de l'oubli en 1858, grâce à la photographie et au transport du courrier. En 1870, dans Paris assiégé par les Prussiens, les dirigeants du gouvernement provisoire de la Troisième République, dont Léon Gambetta, y ont recours comme moyen d'évasion. La guerre terminée, le chimiste Gaston Tissandier en accroît l'altitude et la durée en vol sans escale, à tel point qu'un laboratoire d'essais aéronautiques est créé à Meudon en 1877, et que des aérostats participent aux grandes manœuvres de 1880. Malgré de constants progrès, et alors qu'au Tonkin, à Madagascar et au Maroc les ballons captifs font leurs preuves, l'État-major général reste méfiant. Néanmoins, sur fond de rivalité avec l'Allemagne (qui construit une flotte de dirigeables Zeppelin armés et dotés de bombes), l'accès à la troisième dimension s'impose inexorablement, et une direction de l'aérostation militaire est créée.

À l'aube du 20^e siècle, le ballon est peu à peu supplanté par l'avion. Non sans mal : avant 1934, l'arme aérienne éprouve les plus grandes difficultés à s'imposer. L'État-major ne parvient pas à définir une doctrine d'emploi : tantôt il la soutient, tantôt il revient à la doctrine selon laquelle seule compte la bataille terrestre. Et quand il finit par être gagné à l'idée de constituer une force aérienne indépendante, les artilleurs, qui la considèrent comme un canon à longue portée ou un éclaireur à long rayon d'action, et les officiers du Génie, rivaux des aviateurs dans la définition de la doctrine d'emploi des forces, s'y opposent. La marine voit aussi d'un mauvais œil l'émergence d'une nouvelle arme budgétivore.

Si, comme le montre la Grande semaine d'aviation de la Champagne (août 1909) où il vient admirer les acrobaties aériennes, le grand public est fasciné, la haute hiérarchie militaire hésite – comme souvent lorsqu'on touche à la division du travail et à la distribution du prestige au sein des armées. Pourtant, avec la Première Guerre mondiale, alors qu'une nouvelle forme de guerre pointe à l'horizon sans doctrine d'emploi affirmée, l'avion prouve son utilité en situation opérationnelle. Il montre sa capacité à remplir des missions étendues durant le conflit. Devenu les “*yeux de l'armée*”⁵ quand la photographie aérienne facilite la préparation des grandes offensives, il soutient l'infanterie et l'assiste au sol ; avec audace, il dépose des agents derrière les lignes ennemies, préfigurant par-là les actions des forces spéciales ; surtout, il bombarde, et puisque les bombardiers ont besoin d'être protégés en vol, apparaît une fonction vouée à la maîtrise du ciel : la chasse.

Peu à peu, en opposition au conservatisme intellectuel et corporatiste de l'État-major, le pouvoir politique organise la nouvelle arme, qui finit par constituer une société militaire spécifique, avec son identité fondée sur le mode de vie original qui est celui des escadrilles, avec son éthique et sa culture tendue vers l'as de la chasse, nouvelle race de héros qui n'hésite pas à entretenir sa légende. Il faut dire que le combat aérien est une

⁵ Éric Mathieu, “L'affirmation de la 5^e armée”, p.51.

véritable épreuve d'endurance physique et morale, source de peur et de stress à l'idée de tuer, à tel point que le service de santé des armées évoque le "mal des aviateurs", à l'origine de la médecine de l'aéronautique. Il faut aussi tenir compte de la nécessité qui se fait sentir d'une organisation de la production dès lors que la guerre est devenue industrielle.⁶

Performante en qualité et en quantité, l'aviation française de 1918 semble tomber en déshérence dans l'après-guerre. Les industriels français préfèrent concentrer l'attention sur l'aviation civile. Là où, assez vite, l'Allemagne,⁷ la Grande-Bretagne, l'Italie et les États-Unis forment des armées aériennes indépendantes des armées de Terre, les choses paraissent d'abord stagner en France. Par petites touches, pourtant, après bien des impasses et des débats doctrinaux, une "arme aéronautique" est créée, puis une "armée de l'Air", que consacre la loi le 2 juillet 1934. Si cette dernière lui donne son organisation générale, c'est pour le seul temps de paix : en temps de guerre, elle restera soumise à l'armée de Terre.

Malgré les incohérences politiques et les tiraillements institutionnels internes aux armées, Pierre Cot, ministre de l'Air sous les gouvernements Daladier (1933) et Blum (1936), affermit l'indépendance de l'arme aérienne sans que pour autant, en ces temps d'influence des idées pacifistes et défensives, une doctrine d'emploi soit définie. Des plans de réarmement et de modernisation ont beau être adoptés par le Parlement, ils sont freinés par la politique d'austérité qu'engendre la crise économique.

L'arrivée d'Adolf Hitler au pouvoir en Allemagne change la donne stratégique et pousse le gouvernement du Front populaire à intensifier la production par le biais de la nationalisation des industries d'armement, une refonte de la stratégie militaire, une transformation de l'industrie aéronautique et la coopération internationale. Au nom de la justice sociale, Pierre Cot démocratise l'accès aux métiers de la navigation aérienne en créant, dans le but de former un vivier de pilotes civils et militaires, une "aviation populaire".

Malgré des efforts tardifs pour combler les pénuries, lorsque la Seconde Guerre mondiale éclate, les ailes françaises demeurent engluées dans une doctrine de guerre défensive et un dualisme du commandement de l'avant et de l'arrière, lourd de conflits d'attributions ; elles ne parviendront pas, malgré leur cohésion, à contenir la dynamique *Luftwaffe* et à contrer la "guerre-éclair" lors de la bataille de France. Les articles de la convention d'armistice du 25 juin 1940 brisent la jeune armée de l'Air, qui n'échappe pas au dilemme entre l'obéissance et l'honneur. Une fraction reste fidèle à Philippe Pétain et forme l'armée de l'Air de Vichy, une autre rallie Charles de Gaulle et constitue les Forces aériennes françaises libres (FAFL). Une réunification partielle intervient dès 1942 en Afrique, qui donne lieu en 1943 à la constitution d'un corps aérien expéditionnaire, ce qui

⁶ Des entreprises émergent : Breguet, Caudron, Dewoitine, Farman, Latécoère, Renault, Voisin...

⁷ Bien que privée de l'outil militaire par le traité de Versailles, l'Allemagne développe une aviation civile facilement transposable avec l'aide de l'URSS.

n'est pas sans engendrer quelques conflits moraux. La désunion est cependant vite surmontée car l'urgence est la poursuite de la guerre alors que la puissance aérienne s'affirme comme facteur déterminant du succès militaire. Elle finira par transformer l'art de la guerre lui-même, avec l'avènement de l'arme atomique, arme absolue dont l'avion est le vecteur. La combinaison de la bombe et du bombardier stratégique dominera désormais la stratégie militaire et politique.

À la libération, associée à la victoire sur le III^e Reich et nantie d'un siège de membre permanent au Conseil de sécurité de l'ONU, tout juste fondée, la France répond aux nouveaux défis de la puissance. Dès octobre 1945, le gouvernement français crée le Commissariat à l'énergie atomique (CEA) après avoir lancé, en mai, la Société nationale d'études et de construction de moteurs d'aviation (Snecma), chargée d'étudier les moteurs à réaction – puisque aussi bien l'avion de combat à réaction bouleverse la donne du combat aérien. Reste à établir une nouvelle doctrine d'emploi, à faire en sorte que l'armée de l'Air ne soit plus la force d'appoint isolée qu'elle a été, mais prenne la place qu'exigent les réalités militaires de l'heure. Sur fond de difficultés économiques, de priorité donnée aux besoins des populations civiles et de déflation d'effectifs, la doctrine d'emploi continue à lui octroyer une double mission : maîtrise de l'air et appui au sol. La configuration de la Guerre froide favorise la créativité industrielle et facilite le rééquipement en matériel moderne, bientôt accéléré dans le cadre de l'alliance de l'Atlantique nord.

Au début des années 1950, en effet, l'armée de l'Air se réorganise et se développe, notamment grâce à un plan d'assistance militaire (PAM), financière et de transferts technologiques de la part des Alliés, assistance qui aboutit à son américanisation relative. Le fait d'instaurer un plan quinquennal aéronautique permet aux industriels, la société Dassault en tête, de programmer le développement d'une armée confrontée à l'accélération des progrès techniques. La course effrénée à la modernisation la jette dans la conquête du domaine supersonique. Le retour à la prospérité favorise la transformation de l'avion de combat avec la série des *Mirage*, système d'armes résultant de la coopération entre l'armée de l'Air, la Délégation ministérielle pour l'armement et les industriels.

Les grandes options du général de Gaulle revenu au pouvoir – choix d'une politique d'indépendance nationale fondée sur l'entrée dans le "club atomique" et d'une dissuasion "tous azimuts", retrait du commandement intégré de l'OTAN – constituent un tournant décisif pour la doctrine de défense et les structures de l'armée de l'Air, car en devenant le vecteur de l'arme atomique, l'aviation se voit accorder une primauté au sein des armées. Les forces aériennes stratégiques (FAS) doivent participer à la permanence et à l'universalité de la défense française. L'armée de l'Air renforce encore son poids lorsque le gouvernement la charge de la réalisation d'une force de missiles sol-sol balistiques stratégiques (SSBS), afin de posséder une seconde génération de vecteurs stratégiques de l'arme nucléaire. Les missiles enterrés sur le plateau d'Albion lui permettent de détenir deux des trois composantes de la triade nucléaire stratégique, la troisième composante étant la marine et ses sous-marins nucléaires lanceurs d'engins à tête nucléaire (SNLE).

Jusqu'à nos jours, l'action de l'armée de l'Air est guidée par une doctrine élaborée dans les Livres blancs de la Défense successifs. À la rupture majeure que représente la fin de la Guerre froide répond le plan "Armées 2000". Son budget, défini sur le papier par les lois de programmation militaire (LPM), connaît le plus souvent des réductions préjudiciables⁸ à l'application d'une doctrine qui met en avant la défense des intérêts de la France sur le territoire national et au-delà des frontières. Ce qui se traduit par une contribution majeure aux opérations extérieures (OPEX) tant en Europe qu'en Afrique, et aujourd'hui face aux crises ukrainienne et irakienne. À ce titre et grâce à l'outil aérien, la France peut s'imposer, même si c'est de façon modeste, comme une puissance s'occupant des affaires du monde.

L'armée de l'Air du 21^e siècle connaît de grandes mutations. D'une part, celle qui découle de la fin de la conscription, d'un format sans cesse repensé du fait des constantes réductions budgétaires (qui l'obligent à mettre en place des "bases de défense", et plus généralement à mutualiser nombre de ses moyens avec les autres armées), et de la mise en service d'appareil conçus dans la période précédente : le Rafale et l'A400M. D'autre part, depuis la guerre du Golfe, l'armée de l'Air est entrée dans l'ère de l'imagerie de veille par satellites (systèmes Hélios, Muisis et Graves), et plus récemment dans celle des aéronefs non pilotés (drones). Elle n'échappe pas à la "cyberguerre" (point que les auteurs ne soulignent sans doute pas suffisamment), puisqu'en 2012 les Rafale de l'Aéronavale furent immobilisés par une cyberattaque.

Au total, le livre est une remarquable contribution à la compréhension du devenir de l'arme aérienne et de son rôle dans l'évolution des conflits depuis la fin du 18^e siècle. Il montre par le détail qu'en France, après des débuts brillants vient le temps des hésitations, des errements ou de la division, puis celui d'une remarquable adaptabilité institutionnelle de l'armée de l'Air aux contextes successifs auxquels elle a dû faire face depuis 1945 – avec des moyens quantitatifs qui ne sont pas toujours à la hauteur des ambitions et des doctrines. Il montre encore que l'arme aérienne a indéniablement contribué au rayonnement de l'industrie aéronautique française. Quand bien même la troisième dimension ne répond pas à tous les problèmes tactiques ou stratégiques qui se posent lorsqu'il s'agit de traduire des objectifs politiques en options militaires, son rôle reste des moins négligeables : on en est convaincu en refermant l'ouvrage. À ces divers titres, ce volume collectif n'usurpera pas le statut de référence qui sera vraisemblablement le sien avant longtemps.

Martine Cuttier

GRHI-FRAMESPA-CNRS

(Université de Toulouse-II Jean Jaurès) et
GRSG (Université de Toulouse-I Capitole)

⁸ De 1997 à 2002, les armées sont considérées comme une variable d'ajustement budgétaire. La non-application de la LPM aboutit à étaler les programmes et à reporter les dotations en matériel moderne indispensable.