

De l'inspection permanente de l'aéronautique à la direction de l'aéronautique (1910-1914) : histoire d'une institutionnalisation de l'arme aérienne

Marie-Catherine Villatoux

Revue historique des armées, n°4/2003, p. 15-26.

« La France a pris la grande et noble part que l'on sait à la conquête de l'air devenu la propriété de tous... Ses initiatives individuelles font des miracles, mais elle manque d'organisation ; elle ne sait pas coordonner les efforts dont elle est si riche ; elle les laisse se diviser, souvent se perdre ou se combattre... Tandis que l'Allemagne, suivant une méthode que rien ne décourage, organise ses flottes de dirigeables, avec leurs ports, leur outillage, leurs approvisionnements et leurs équipages dignes d'elles, tandis qu'elle adopte tardivement l'aéroplane auquel elle ne croyait pas et fait en sorte de rattraper le temps perdu, le gouvernement français, soucieux de ne rien changer à ses habitudes, - tout en glorifiant par ses discours les précurseurs qu'il a laissés se passer de lui -, se demande encore si le dirigeable est véritablement digne de son intérêt... Une question beaucoup plus insoluble s'est posée pour lui, celle de savoir si les avions dépendront du génie ou de l'artillerie !!... Il a résolu la question successivement dans les deux sens, pour ne mécontenter personne, et maintenant il en a trouvé un troisième ; espérons que cela sera le dernier et le bon ; une direction autonome de l'aéronautique pourra peut-être nous affranchir de ces rivalités qui sont la rançon des découvertes. Car si la guerre doit disparaître entre les peuples, il semble qu'elle doive durer toujours chez nous entre nos ministères, et plus encore entre les diverses directions, entre la cavalerie et l'infanterie, entre l'artillerie et le génie ou l'intendance, pour ne parler que du ministère de la Guerre... »¹.

¹ Préface datée du 3 janvier 1914 du baron d'Estournelles de Constant à l'ouvrage *L'aéronautique*, coll. Sports-bibliothèque, Paris, 1914, Pierre Lafitte et C^{ie}, pp. XI-XII.

Ces quelques lignes, écrites en janvier 1914 par le baron d'Estournelles de Constant² en préface à un ouvrage consacré à l'aéronautique, offrent un aperçu des plus pertinent sur les péripéties ayant prévalu à l'institutionnalisation de l'aviation militaire avant la Grande Guerre. Bien loin d'être anecdotique, ce texte fait resurgir de l'ombre une période souvent méconnue, parfois « mythifiée » par ceux-là même qui, dès la création de l'armée de l'Air, ont été chargés d'en retracer la genèse dans une importante étude rédigée entre 1934 et 1936 par le lieutenant-colonel Chambe, chef du Service des études historiques et géographiques du ministère de l'Air, assisté du lieutenant-colonel Pradère, chef de la Section d'histoire militaire de ce même service et de l'archiviste André Bié³.

Le destin a en effet voulu qu'à la suite de la débâcle de 1940, la plus grande partie des archives de l'aéronautique aient disparu, sans doute perdues à jamais. L'historien se trouve donc confronté à la pire des situations qui soit : la quasi-absence de sources écrites de première main, le Service historique de l'armée de l'Air ne disposant sur les années 1910-1914 que d'un unique carton et de quelques dossiers épars provenant de dons privés. Le recueil de Chambe et alii intitulé « L'aviation avant la guerre 1914-1918 » qui comprend d'importantes annexes, où sont reproduits de larges extraits de documents et textes officiels de l'époque, demeure à n'en pas douter une référence incontournable. Pour autant, ce travail officiel doit être exploité avec un certain nombre de précautions. Il semblerait ainsi que ses auteurs n'aient disposé que d'une partie des papiers alors disponibles : l'artillerie, à la différence du génie, n'aurait pas reversé au ministère

² Prix Nobel de la paix en 1909, Paul Balluet d'Estournelles de Constant de Rebecque (1852-1924) est le petit-neveu de Benjamin Constant. Après avoir intégré en 1876 le ministère des Affaires étrangères, il devient chargé de mission au Monténégro à l'heure du congrès de Berlin, secrétaire d'ambassade en Tunisie de 1882 à 1884 pour la mise en place du protectorat, chargé d'affaires à La Haye puis à Londres. En 1895, il se lance dans une carrière politique et devient représentant de la Sarthe à la Chambre des députés jusqu'en 1904, sur les bancs de la gauche démocratique, puis au Sénat jusqu'à sa mort. En 1903, il crée le groupe parlementaire de l'Arbitrage International (destiné à pousser, en cas de conflits, à la conclusion d'accords bilatéraux entre les pays concernés). Dès l'année suivante, il représente la France aux Conférences de la Haye et œuvre pour un rapprochement entre toutes les nations européennes. De sa passion pour l'aviation est née un livre : *Pour l'aviation* (1909). Cf. « Paul d'Estournelles de Constant », *Archives et documents sarthois*, 1987, n° 46, p. 9-10.

de l'Air ses archives concernant les premières heures de l'aéronautique militaire⁴. Dès lors leur démarche ne pouvait s'en trouver que biaisée dans la mesure où ils se sont essentiellement appuyés sur les fonds provenant de la seule arme du génie et proposant de ce fait une lecture des événements de cette époque au prisme de cette dernière.

Or, le contentieux qui a opposé, jusqu'à la Grande Guerre, l'artillerie et le génie quant à l'attribution de l'aéronautique militaire demeure un élément fondamental dans la compréhension des phénomènes complexes qui ont prévalu à l'institutionnalisation de cette dernière. Les archives du SHAA, de même que l'ouvrage du lieutenant-colonel Chambe, sont des plus évasifs sur ce thème sur lequel il est cependant possible de trouver des éléments d'analyse complémentaires dans l'ouvrage du colonel Félix Marie, paru dès 1924⁵, ainsi que les témoignages tardifs, écrits comme oraux, de deux grands acteurs de cette époque héroïque, Georges Bellenger⁶ et Albert Etévé⁷. Au-delà de l'aspect autobiographique de ces deux derniers récits, le particularisme de chacune des armes dont ils sont issus - l'artillerie pour le premier, le génie pour le second - transparait à travers leurs approches de l'emploi de l'aviation, ce qui curieusement n'est pas le cas du colonel Marie, artilleur mais proche collaborateur du général Roques issu du génie. L'historien dispose ainsi d'un intéressant outil d'analyse, permettant de reconstituer un canevas des

³ Lieutenant-colonel Chambe et alii, *L'aviation militaire française. L'aviation avant la guerre 1914-1918*, Service des études historiques et géographiques du ministère de l'Air, s.d., tome I, 361 p., tome II (annexes).

⁴ Dans son ouvrage posthume *Pilote d'essais du cerf-volant à l'aéroplane*, Paris, 1995, L'Harmattan, p. 267, Georges Bellenger témoigne de cette lacune.

⁵ Colonel Félix Marie, *Les origines de l'aéronautique militaire (novembre 1909-novembre 1910)*, Paris, 1924, Charles-Lavauzelle, 124 p.

⁶ Georges Bellanger *op. cit.*, 271 p., ainsi que « Notes et souvenirs sur la création de l'aviation militaire française », *Revue de l'armée de l'Air*, n°79, février 1936, p. 167-197, n°82, mai 1936, p. 512-532, n°85, août 1936, p. 917-924, n°87, octobre 1936, p. 1162-1174 ; Georges Bellenger a également été interviewé par la section Histoire orale du SHAA, *Interview*, n°11, 12 mars 1975.

⁷ Albert Etévé, *Avant les cocardes*, Paris, 1961, Charles-Lavauzelle, 205 p., *La victoire des cocardes. L'aviation française avant et pendant la Première Guerre mondiale*, Paris, 1970, Robert Laffont, 322 p., « Le général Roques, créateur de l'aéronautique militaire », *Pionniers*, n°13, 15 juillet 1967 (1^{re} partie) et n°14, 15 octobre 1967 (2^e partie). Albert Etévé a également été interviewé par le SHAA, *Interview*, n°4, 16 janvier 1975.

événements plus précis sur cette époque héroïque où la légende a encore par trop tendance à précéder la réalité historique.

Pourtant, loin de se limiter aux seules querelles interarmes, une étude sur l'institutionnalisation de l'aéronautique militaire se doit de prendre en compte certains facteurs exogènes qui ont sans doute pesé de tout leur poids dans la prise de décision des responsables politiques et militaires. En ce sens, il n'est peut-être pas inutile de s'interroger sur le rôle joué par la menace aérienne allemande – d'ailleurs évoquée par le sénateur d'Estournelles de Constant - dans cette affaire. Là encore, le témoignage d'Albert Etévé, qui insiste sur les conséquences du coup d'Agadir, fournit quelques clés susceptibles de donner un éclairage nouveau sur la période 1910-1914.

Premiers pas vers une institutionnalisation : la querelle artillerie/génie

Pour qui s'intéresse aux premières heures de l'aviation en France la démarche adoptée par les hauts responsables de l'armée paraît relever d'un extraordinaire pragmatisme face à cette nouvelle machine ainsi qu'à ses possibilités de mise en œuvre. Nul n'ignore que les travaux entrepris par Clément Ader dans la dernière décennie du XIXe siècle n'auraient pu connaître une telle ampleur sans le soutien financier accordé par le ministre de la Guerre, Freycinet, à l'inventeur. Il fallut la destruction accidentelle de l'Avion n°III en octobre 1897 pour que l'Armée mette un terme à cette collaboration alléguant du coût trop élevé des réparations. L'affectation, en 1904, du capitaine Ferber, autre grand précurseur de l'aviation⁸, à l'établissement de Chalais-Meudon, pour y poursuivre ses travaux, témoigne de cet intérêt sans cesse renouvelé. Il en va de même des multiples négociations engagées dès mars 1906 avec les frères Wright⁹,

⁸ Cf. Andrée et Robert Ferber, *Les débuts véritables de l'aviation française d'après les documents du capitaine Ferber*, Paris, 1970, Fayard, 256 p.

⁹ C'est à cette date, en effet, que le commandant du génie Bonel est envoyé à Dayton pour prendre contact avec Orville et Wilbur Wright. Cf. Patrick Facon, « l'armée française et l'aviation (1891-1914) », *Revue historique des armées*, n°3/1986, p. 77-88.

abandonnées¹⁰ puis reprises à l'été 1907 pour échouer une fois encore quelques mois plus tard, qui ne finissent par se conclure qu'en 1909 avec l'achat d'un appareil. Le pragmatisme des responsables militaires, loin de confiner à une quelconque philanthropie scientifique, révèle une volonté manifeste d'aboutir dans un délai relativement bref à la réalisation d'une machine suffisamment fiable pour être engagée sur le champ de bataille. Cette idée était déjà sous-jacente lors de la convention du 3 février 1892 passée entre Ader et le ministère de la Guerre, stipulant la mise au point d'un engin pouvant s'élever à plusieurs centaines de mètres, voler à la vitesse de 55 Km/h et en mesure de suivre un itinéraire déterminé... Ainsi, dès lors qu'ils se trouvent confrontés à des résultats peu concluants, les responsables militaires retirent leur soutien à tel inventeur pour se tourner vers tel autre sur lequel ils placent de nouveau leurs espoirs en ces temps où l'aéroplane vit ses heures pionnières.

Or, si l'Armée discerne très rapidement la « plus-value » que le plus lourd que l'air est susceptible de lui conférer sur le champ de bataille, les exploits des grands pionniers de l'aéronautique qu'il s'agisse d'un Santos-Dumont, d'un Gabriel Voisin, d'un Louis Blériot ou d'un Maurice Farman, très vite adulés par le grand public, suscitent à leur tour l'intérêt des parlementaires. Le 31 octobre 1908 la Commission de l'armée à la Chambre n'hésite pas à se déplacer au camp militaire d'Auvours afin d'assister au vol d'un appareil Wright. Ce petit groupe rassemble quelques-unes des personnalités les plus en vue de l'époque comme Paul Doumer, Louis Barthou, Georges Clemenceau ou encore Adolphe Messimy¹¹. Loin de se démentir cet intérêt des politiques pour l'aéronautique, qui ne fait que croître pendant ces années décisives, agit comme un aiguillon salutaire, un « stimulus » qui contraint les autorités militaires à penser l'arme aérienne autant en termes opérationnels qu'institutionnels.

La direction du génie, chargée de toutes les questions concernant l'aéronautique, suit de très près l'évolution constante de l'aviation naissante. Le

¹⁰ Les pourparlers sont rompus dès le 5 avril 1906 en raison des exigences financières des frères Wright qui désiraient céder leur appareil pour 1 million de francs (Chambe, p. 35-36).

commandant Bouttieaux, directeur du matériel à la direction du génie, qui avait suivi le dossier Wright, adresse le 14 avril 1909 un courrier au capitaine aérostier Etévé des plus révélateurs sur l'état d'esprit qui règne alors à la Direction du Génie : « *Les progrès du plus lourd que l'air font que l'on envisage en ce moment la formation d'un certain nombre de pilotes d'aéroplane. Vous me paraissez tout indiqué pour réussir dans ce genre de sport si intéressant et je vous prier si, le cas échéant vous seriez disposé à demander à être compris dans les officiers appelés à faire leur apprentissage. Je vous serai d'ailleurs obligé de considérer comme confidentielle la question ci-dessus et de n'en point parler* »¹². Prudence mais détermination apparaissent comme les maîtres mots du général Roques, qui dirige le génie, et de ses collaborateurs. Ils attendent ainsi beaucoup de la Grande Semaine d'Aviation de Champagne qui se déroule du 22 au 29 août 1909 à Bétheny près de Reims, pour fixer leur choix car, comme le souligne le commandant Bouttieaux, « *les engins actuels... ne sont pas... utilisables pour les besoins de l'Armée. Mais ils peuvent le devenir dans un délai prochain... Il serait donc nécessaire de suivre la question de très près ... en vue d'étudier leur application aux usages militaires* »¹³. Le capitaine Bellenger, l'un des commissaires sportifs du meeting, rappelle dans ses souvenirs que le ministre de la Guerre, le général Brun, « *venu à Bétheny constater par lui-même les progrès de l'aviation, estima que ceux-ci suffisaient à la rendre utilisable par l'armée* »¹⁴. Il se serait également fait présenter le capitaine Ferber auquel il aurait déclaré avoir « *l'intention de créer en octobre un service d'aviation dans l'armée* » lui proposant même de « *servir d'instructeur dans ce service* ». Or, toujours selon Bellenger, le général Brun « *originnaire de l'artillerie, connaissait et partageait l'opinion des officiers de cette arme qui réclamaient pour elle l'attribution de moyens aériens d'observation* »¹⁵. Pour les artilleurs, en effet, les performances des aéroplanes présentés à Reims correspondent à leurs attentes dans le domaine du réglage des tirs des canons de 75, aussi se livrent-ils à une lutte d'influence, bien loin d'être

¹¹ Bellenger, *Pilote d'essais, op. cit.*, p. 97.

¹² Etévé, *Avant les cocardes, op. cit.*, p. 66.

¹³ Chambe, *Op. cit.*, tome I, p. 46-47.

¹⁴ Bellenger, *Pilote d'essais, op. cit.* p. 109.

circonstancielle comme le suggère la petite phrase de Bellenger, et ce afin d'obtenir la création d'un service d'aviation à leur profit. Toujours selon Bellenger le général Brun aurait rencontré dès son retour de Reims le général Roques, directeur du génie, pour lui demander d'organiser un service d'aviation, proposition que ce dernier aurait refusé alléguant du peu d'intérêt des avions actuels pour l'armée¹⁶. Confronté à telle réponse le ministre se serait alors « retourné vers la direction de l'artillerie qui avait immédiatement accepté et désigné le commandant Estienne pour organiser et diriger le nouveau service »¹⁷. Faut-il y voir là l'une des raisons majeures qui ont poussé la direction du génie à passer commande, sur ses crédits, dès la mi-octobre, de ces tous premiers aéroplanes afin de briser les menées des artilleurs dont ils ont très probablement eu vent ?¹⁸ Cette décision n'est guère suffisante puisque, le 10 novembre, le général Brun autorise la direction de l'artillerie à créer un service d'aviation l'établissement militaire de Vincennes dont le commandant Estienne prend la tête. Pour Etévé, qui ne fait aucunement allusion à la supposée rencontre entre le ministre et le général Roques, si les artilleurs ont su œuvré avec habileté en leur faveur ils n'en ont pas moins placé le général Brun dans une situation délicate. Ce dernier ne pouvant décemment pas retirer au génie une partie de ses compétences en matière aéronautique mais demeurant prisonnier du réseau d'influence tressé par l'artillerie, arme dont il est issu, va contribuer, par son choix à la « Pyrrhus », à projeter sur la scène publique la querelle sur l'attribution de l'aviation naissante.

Le poids du politique

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ Le génie recherche des avions en mesure d'assurer des reconnaissance stratégiques très à l'arrière des lignes ennemies, évoluant à une altitude supérieure à 300 m, performances que ne peuvent alors accomplir les avions mais correspondant toutefois aux desiderata des artilleurs.

¹⁷ Bellenger, *Pilote d'essais, op. cit.*, p.119.

¹⁸ Si l'on en croit Bellenger (p. 124-125), le génie aurait passé commande de ses premiers appareils après l'annonce de la création d'un service d'aviation au sein de l'artillerie, ce qui est inexact car si les trois premiers aéroplanes ont été commandés le 18 octobre deux autres le sont le 23 décembre. Cf. à ce propos Chambe, *op. cit.*, p.53-54.

Si le commandant Estienne ne dispose alors d'aucun financement lui permettant de faire l'acquisition d'appareils, il a pour lui des appuis solides au Parlement susceptibles d'intervenir en sa faveur¹⁹. Ainsi, grâce à l'intervention du rapporteur du budget de la Guerre, Clémentel, un article 29 *bis* est ajouté au budget accordant un crédit de 200 000 francs supplémentaires au ministre de la Guerre afin de procéder à l'organisation d'un service d'aviation militaire. Loin d'apaiser les esprits, l'approbation par le Sénat de ces crédits spéciaux, le 31 décembre 1909, relance la querelle artillerie-génie et pousse le général Roques à envoyer cinq de ses officiers se former aux écoles de pilotage de Pau et du camp de Châlons²⁰. La direction du génie ne se limite pas à cette simple réaction d'orgueil mais décide de faire également appel à des appuis politiques en la personne du sénateur Emile Reymond, vice-président du groupe de l'aviation au Sénat²¹, après que le 17 février 1910, le général Brun ait approuvé la déclaration du rapporteur général à la Chambre signifiant que « *la direction du génie a dans ses attributions les dirigeables... tandis que l'artillerie a dans les siennes les aéroplanes. Cette organisation est éminemment rationnelle ; elle doit être maintenue* »²². Dans son interpellation au gouvernement sur la politique aéronautique du 31 mars 1910, Reymond se montre, pour sa part, extrêmement critique vis-à-vis de la confusion résultant de l'organisation actuelle. Toutefois, bien loin de réclamer un rattachement de l'aéronautique à une quelconque arme, il plaide en faveur d'un « *corps autonome, un corps dans lequel toutes les armes puissent entrer et qui n'appartienne à aucune arme, un corps pour lequel vous puissiez aller chercher les compétences partout où elles sont... Ce corps... ne vous 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*

¹⁹ Etévé, *Avant les cocardes*, op. cit., p. 84.

²⁰ Chambe, op. cit., p. 59 ; Bellenger, *Pilote d'essais*, op. cit., p. 125-129 ; Etévé, *Avant les cocardes*, op. cit., p. 69-70.

²¹ Le sénateur Reymond connaît bien le général Roques puisqu'il a été à ses côtés membre du jury de la Semaine de Reims. Il préside par ailleurs le comité national pour l'aviation militaire dont Roques est également membre.

²² Etévé, *Avant les cocardes*, op. cit., p. 89.

qui n'ait à répondre de son service que devant l'état-major et devant vous »²³. N'hésitant pas à se contredire, le général Brun décide de surenchérir à ce propos en affirmant, contre toute attente, que le jour où il disposera « d'instruments d'exploration générale qui conviennent aux besoins de la guerre », il constituera « un corps aéronautique autonome sous une direction unique »²⁴.

L'inquiétude gagne cette fois l'établissement de Vincennes. A la suite d'une visite du ministre de la Guerre au camp de Châlons, des informations filtrent sur une prochaine unification des services d'aviation au profit du génie²⁵. Dès lors, le colonel Estienne, craignant de voir disparaître son service, décide de réagir en envisageant, avec les pilotes de Vincennes, « l'exécution d'un raid aérien de Mourmelon à Vincennes pour rehausser (leur) prestige... »²⁶. Dès la fin du mois de mai, un équipage composé du lieutenant Féquant et du capitaine Marconnet est fin prêt, quand le colonel Estienne apprend officiellement, le 7 juin, que le général Brun a pris la décision de rattacher l'établissement de Vincennes au génie. Deux jours plus tard, le raid est pourtant exécuté dans l'espoir d'infléchir la décision du ministre dans la mesure où ce vol de 160 km peut être assimilé à une reconnaissance de type stratégique, compétence jusqu'alors revendiquée par le seul génie dont pourtant aucun des pilotes n'est alors en mesure de réaliser un exploit comparable. Grâce au succès de Féquant et Marconnet, l'artillerie marche désormais bel et bien sur les brisées du génie, rendant ainsi quasi-impossible la suppression de l'établissement de Vincennes. A la mi-juin, la polémique resurgit ; fervent soutien des artilleurs, le député Benazet, membre de la commission de l'Armée, remet en cause la décision du ministre du 7 juin car, précise-t-il, elle est susceptible « d'interrompre les progrès de l'aviation militaire au moment où ils sont positifs et saisissants », la direction du génie n'ayant, toujours selon lui, « qu'assez

²³ JO du 1^{er} avril 1910 – Sénat, 2^e séance du 31 mars 1910, p. 1153, cité par Eric André, *Le général Roques et l'inspection permanente de l'aéronautique*, mémoire de maîtrise, Université Paul-Valéry de Montpellier, juin 1985, p. 9.

²⁴ Etévé, *Avant les cocardes*, op. cit., p. 89-90.

²⁵ Pascal Vennesson, *L'institutionnalisation de l'armée de l'Air, 1890, 1934*, thèse de doctorat de l'Institut d'études politiques de Paris, 1992, tome I, p. 144, ainsi que Bellenger, *Revue de l'armée de l'Air*, n°87, octobre 1936, p. 1162-1174.

²⁶ Etévé, *Avant les cocardes*, op. cit., p. 91.

peu d'intérêt à l'aviation militaire »²⁷. Contraint de s'expliquer, le général Brun rappelle que « *depuis neuf à dix mois, les progrès réalisés par l'aviation ont été énormes : au début, je pensais qu'elle ne pouvait servir qu'à l'artillerie ; mais, depuis, nous avons vu, et le magnifique raid du capitaine Marconnet et du lieutenant Féquent en est la preuve, que l'aéroplane était capable de parcourir de très longues distances. Il y a donc là une situation tout à fait différente qui justifiait une organisation nouvelle. C'est pourquoi, j'ai cru devoir réaliser l'unité de direction qui préparera l'autonomie future* »²⁸. Forte personnalité, le lieutenant-colonel Estienne, peu satisfait de cette réponse, n'en persiste pas moins dans son attitude de refus vis-à-vis du rattachement de son service au génie et manifeste dès lors son désir de dépendre exclusivement du ministre²⁹. Le général Roques, désireux d'apaiser les esprits et d'éviter de nouveaux conflits, décide, dans une note du 21 juin, que « *L'établissement restera donc autonome et correspondra directement avec le Ministre* »³⁰, accédant aux desiderata de l'artillerie. Ainsi, dans sa volonté obstinée de sauver son service, le colonel Estienne a très certainement accéléré le processus d'institutionnalisation de l'aviation militaire en entraînant le ministre à se prononcer définitivement en faveur de l'autonomie afin de mettre un terme à la rivalité endémique entre les deux armes.

De l'unification à l'autonomie

Dès août 1910, le général Roques adresse un courrier aux colonels Hirschauer, commandant les troupes d'aéronautique, Estienne et Bouttieux, alors directeur du matériel de l'aéronautique militaire, leur demandant de réfléchir à des propositions susceptibles d'accélérer les progrès de l'aviation militaire. Le 30 du même mois, les quatre officiers se réunissent et établissent un programme commun, adressé par Roques au ministre, qui met l'accent sur un certain nombre

²⁷ Colonel Félix Marie, *Op. cit.*, p. 61-62.

²⁸ *Ibid*, p. 62.

²⁹ *Ibid*, p. 63.

³⁰ Etévé, *Avant les cocardes, op. cit.*, p.93-94

de mesures – tant structurelles et doctrinales que purement techniques - destinées à fixer l'aéronautique dans une organisation cohérente et s'inscrivant dans la durée. La formation du personnel est le premier point essentiel soulevé par ce document. Il s'agit en effet d'augmenter le nombre des pilotes en créant de nouveaux centres d'instruction aptes à délivrer une formation spécifique et différente de celle des aviateurs civils, sanctionnée par un brevet de pilote militaire³¹. En outre, Roques propose que ces officiers issus de toutes les armes³² soient placés « hors cadres » afin de clarifier leur situation administrative, sans toutefois que leur nombre soit fixé de manière définitive mais annuellement par la loi de finances. Les questions d'ordre technique font l'objet d'un chapitre particulier afin d'accélérer l'achat d'appareils par l'Armée. Il préconise de mettre en concurrence les différents constructeurs par le biais de concours, le laboratoire de Chalais et l'établissement de Vincennes étant chargés d'étudier leur aménagement (armement, TSF, photographie, etc.) sur le plan militaire. Fait remarquable, Roques et ses collaborateurs abordent les problèmes doctrinaux en faisant preuve, cette fois encore, d'un réel pragmatisme. Ils mettent ainsi l'accent sur la nécessité de faire participer les avions à toutes les manœuvres afin de clarifier les types de missions qui peuvent leur être confiées. Le texte s'achève par une ultime proposition, celle de « créer un organe en dehors de l'administration centrale », organe baptisé par Roques lui-même d'« *Inspection permanente de l'aéronautique militaire* »³³.

Le 8 septembre 1910, le général Brun approuve le programme proposé³⁴ tandis que dès le lendemain, et jusqu'au 18 du même mois, ont lieu les grandes

³¹ Bellenger souligne que c'est lui qui eut l'idée de cette proposition, *Pilote d'essais, op. cit.*, p. 162-163.

³² Cette idée d'un recrutement « interarmes » avait été lancée par l'artillerie à l'automne 1909. Comme le souligne Pascal Vennesson (*op. cit.*, p. 130-131), elle est importée du point de vue de l'institutionnalisation dans la mesure où « si le choix des personnels avait continué à se faire sur une base interne à l'arme... les velléités d'autonomie, de différenciation institutionnelle n'auraient sans doute pas vu le jour, en tout cas sous une forme atténuée, décalée dans le temps. La division du travail se serait produite au sein de chaque arme, et on au niveau du groupe militaire dans son ensemble. L'accroissement soudain de la population potentiellement concernée, la manifestation d'un recrutement, à première vue moins particulariste engage la séquence vers le franchissement d'un nouveau seuil et une période autre ».

³³ Félix Marie, *op. cit.*, p. 93.

³⁴ Lettre du 27 juin 1912 du général Roques au ministre de la Guerre, SHAA, Z 11630, dossier 2.

manœuvres de Picardie. Chaque corps d'armée dispose à cette occasion d'un groupe de cinq avions commandé par un officier aviateur, respectivement le capitaine Hugoni du Génie pour le 2^e corps d'armée et le lieutenant Bellenger de l'artillerie pour le 3^e corps d'armée, chacun d'eux étant placé sous la haute tutelle des lieutenants-colonels Bouttieux et Estienne, le colonel Hirschauer chapeautant l'ensemble du service d'aviation. Dans son rapport de fin de manœuvre, Hirschauer insiste sur « *la présence du rendement remarquable des avions* »³⁵, apportant du même coup au ministre de la Guerre l'ultime argument qui emporte la décision de créer, le 22 octobre 1910, une inspection permanente de l'aéronautique que le général Roques se voit tout naturellement confiée³⁶. L'établissement de Vincennes est, pour sa part, intégré dans la nouvelle structure.

L'inspecteur permanent de l'aéronautique a pour mission de suivre les progrès de l'aviation et d'en étudier les applications au domaine militaire. Personnalité avant tout pragmatique, le général Roques³⁷, ancien polytechnicien, s'il n'a rien d'un visionnaire, est, si l'on en croit le colonel Marie, que l'on ne peut suspecter de complaisance à son égard, un « *esprit d'avant-garde, mais, aussi, positif et réalisateur* »³⁸. Roques s'applique dès lors à mettre en œuvre l'ensemble des propositions approuvées par le général Brun à l'été 1910, jetant même les bases d'un nouveau programme adressé au ministre le 8 juin 1911 qui préfigure la loi du 29 mars 1912.

Cette dernière marque à cet égard l'aboutissement des efforts de Roques. Le texte s'attache avant tout à définir et à préciser les fonctions et l'organisation d'ensemble de l'aviation militaire française. L'article premier stipule que l'aéronautique militaire « *est chargée de l'étude et de la mise en œuvre des engins de navigation aérienne utilisables par l'armée, tels que ballons, avions cerfs-volants* » ainsi

³⁵ Chambe, *op. cit.*, p. 86.

³⁶ A ses côtés le lieutenant-colonel Bouttieux, directeur du matériel aéronautique militaire, le colonel Hirschauer, commandant des troupes d'aéronautique et de la direction des dépôts de matériel à Versailles, ainsi que le lieutenant-colonel Estienne, toujours à la tête de l'établissement de Vincennes. Placé directement sous la tutelle du ministre.

³⁷ Eric André, « Le général Roques, inspecteur permanent de l'aéronautique », *Revue historique des armées*, n°3/1988, p. 57-67.

³⁸ Félix Marie, *op. cit.*, p. 94.

que de « *l'administration et de la mobilisation des formations affectées au service de ces engins, ainsi que de l'instruction du personnel* ». Les structures de l'arme aérienne sont fixées par l'article deux « *l'aéronautique militaire 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'Etat de l'aéronautique* ». Toutefois, si la loi stipule que les troupes d'aéronautique comprennent sept compagnies ainsi qu'une compagnie de conducteurs, le nombre des sections d'aéronautique est précisé ultérieurement par le décret du 22 août 1912. Ce dernier institue dix sections réparties en trois groupes respectivement stationnés à Versailles, Reims et Lyon. Un mois auparavant, le 14 juillet 1912, le tout nouveau drapeau de l'aéronautique avait été remis aux troupes à Longchamp par le Président de la République Fallières.

Cette première véritable organisation de l'aéronautique s'accompagne cette même année de plusieurs autres initiatives déterminantes quant à l'emploi à venir de l'aviation militaire. La création d'escadrilles à matériel homogène, l'institution du carnet de vol, l'apposition de deux cocardes tricolores sous les plans afin d'identifier les appareils ainsi que la définition de l'uniforme des aviateurs - vareuse bleu foncé à col fermé - sont autant de mesures pratiques et symboliques consacrant l'institutionnalisation de l'aéronautique militaire.

Vers une organisation du temps de guerre : le poids de la menace allemande

Considérant son œuvre achevée, le général Roques prend, le 9 avril 1912, le commandement de la 7^e division d'infanterie, laissant à son successeur, le colonel puis général Hirschauer³⁹, le soin de mettre en application la loi du 29 mars. Ce dernier, inspecteur permanent jusqu'en septembre 1913, se trouve confronté à une très nette dégradation des relations internationales dont le fameux « coup d'Agadir », un an auparavant, en juillet 1911, demeure, à n'en pas douter,

³⁹ Emmanuel Chadeau, « Le général Edouard Hirschauer », *Revue historique des armées*, n°3/1993, p. 15-20.

l'événement marquant. Si l'on en croit Albert Etévé, à la suite de cet incident, la conviction selon laquelle « *l'Allemagne veut la guerre* » gagne en crédibilité et « *on prend immédiatement des dispositions en vue de s'y préparer* ». Détail pour le moins révélateur, « *les grandes manœuvres d'armées qui devaient avoir lieu dans l'Ouest de la France sont supprimées et remplacées par des manœuvres exécutées par les 6^e et 7^e corps d'armée, face à la frontière de l'Est...* ». Dans ce contexte d'échauffement des esprits, la presse, qui n'est pas en reste, réclame que « *l'aviation devienne la quatrième arme de la France* » et insiste sur la nécessaire participation de l'aviation aux manœuvres⁴⁰.

Il convient de préciser qu'un embryon de projet de service de l'aviation pour le temps de guerre avait été adressé par le général Roques dès le 2 décembre 1910 au ministre de la Guerre⁴¹. Si la réponse de ce dernier ne parvient à l'inspection permanente que le 3 mai 1911, des propositions complémentaires détaillées, le 13 juillet et le 30 août 1911, sont un précieux indicateur de l'extrême tension consécutive à l'affaire d'Agadir, le ministre ressentant la nécessité d'accélérer les préparatifs en vue de mettre sur pied l'aviation de temps de guerre. Le 14 octobre 1911, Roques insiste sur le danger que représente l'Allemagne, qui après avoir choisi la voie des dirigeables avec les Zeppelins, souhaite rattraper « *les progrès réalisés par l'aéronautique militaire en France* ». Il mentionne à ce propos que, selon les renseignements recueillis par le 2^e Bureau, « *le prince Henri de Prusse aurait présenté à l'empereur d'Allemagne un rapport, concluant à l'ouverture d'un crédit de 25 à 30 millions de marks pour la construction d'un nombre quadruple des appareils en service en France* ». Pour l'inspecteur permanent, la France dispose encore d'une avance « *d'au moins 18 mois* » qui doit être mise à profit pour renforcer l'aviation militaire. A cet effet, il demande le vote au Parlement d'un crédit supplémentaire car il redoute que « *nous soyons amenés à*

⁴⁰ Albert Etévé, « Le général Roques, créateur de l'aéronautique militaire (2^e partie) », *Pionniers*, n°14, 15 octobre 1967, p. 19-20.

⁴¹ Rapport du colonel Hirschauer du 3 janvier 1912, SHAA, Z 11630.

faire au moyen de crédits supplémentaires, un effort plus grand dès 1912, si les progrès réalisés à l'étranger le nécessitaient »⁴².

Dès lors, il n'est pas de courriers échangés entre le ministère de la Guerre et l'inspection permanente qui n'aborde le problème de l'organisation de l'aéronautique pour le temps de guerre. Le 17 janvier 1912, le 1^{er} Bureau de l'état-major de l'armée achève ainsi d'établir une instruction sur la mobilisation du service de l'aviation. Au cours du mois suivant, sont établies les règles d'organisation générale du service en temps de guerre ainsi que les tableaux d'emploi visant à la constitution de treize escadrilles avec les réserves correspondantes. Le 4 mars, ce programme est adressé à l'inspection permanente pour exécution⁴³. Le 23 mai 1912, c'est au tour du colonel Hirschauer, désormais inspecteur permanent, de signaler la nécessité d'installer un centre aéronautique complet (dirigeables et aviation) dans les places-fortes de l'Est de la France : Belfort, Epinal, Toul, Verdun, Mézières et Maubeuge⁴⁴. Ces différentes décisions sont inséparables du développement en France d'un extraordinaire mouvement d'opinion en faveur de l'aviation que relaient les grands journaux de l'époque, comme *Le Temps* et *Le Matin*, et des publications plus spécialisées, telles que *L'Aérophile* ou *La revue aérienne*. La création du comité national de l'aviation militaire présidé par le sénateur de Raymond⁴⁵, ainsi que le lancement de la grande souscription nationale à l'automne 1912 pour l'achat d'appareils militaires - qui recueille au printemps 1913, 4 millions de francs or - renforcent incontestablement la volonté de l'inspection permanente d'accélérer la mise en place d'une aviation de temps de guerre.

Le 24 décembre 1912, Hirschauer, promu général depuis quelques jours, adresse au ministre un programme des avions nécessaires pour le premier semestre 1913 où il demande « *la création d'un certain nombre de nouvelles escadrilles* ». Or, il accomplit cette démarche sans en avoir demandé l'aval

⁴² Lettre du général Roques au ministre de la Guerre du 14 octobre 1911, SHAA, AA 13163.

⁴³ Mobilisation de l'aviation (historique), s.d., SHAA, AA 13163.

⁴⁴ Rapport du colonel Hirschauer du 23 mai 1912, SHAA, AA 13163.

préalable du chef d'état-major de l'Armée qui ne reçoit ce texte que le 8 janvier 1913 « déjà revêtu de l'approbation du ministre »⁴⁶. Dès lors, une véritable cabale contre l'inspection permanente de l'aéronautique se fait jour, où les artilleurs jouent un rôle non négligeable. Fin août, le ministre de la Guerre, Eugène Etienne, charge le général Bernard, un artilleur ignorant tout des problèmes de l'aviation, de dresser un rapport sur l'état de l'aéronautique militaire. Profondément choqué par cette décision Hirschauer demande à être relevé de son commandement tandis que le général Bernard est nommé chef des services aéronautiques en septembre 1913. L'inspection permanente de l'aéronautique, œuvre de Roques, disparaît dans la tourmente, le 12 février 1914. S'entourant d'artilleurs, le général Bernard adopte une série de mesures extrêmement rigides, séparant l'aérostation de l'aviation, militarisant les services de réparation et confiant la plupart des postes clés à des officiers supérieurs non aviateurs, sonnait par là même le glas de l'autonomie de l'aviation militaire. C'est ainsi que Bernard propose au ministre de créer une nouvelle direction de l'aéronautique militaire, analogue à celle des autres armes placées sous les ordres directs du ministère de la Guerre, qui, dans les faits replace l'aéronautique sous le contrôle de l'artillerie.

Fervent défenseur de l'idée de « l'avion blindé », appareil lourd, lent, mal armé et peu adapté aux missions stratégiques, le nouveau directeur de l'aéronautique ruinant du même coup les efforts poursuivis par Roques et son successeur depuis 1910. A cet égard, il n'y a pas lieu de s'étonner qu'au déclenchement des hostilités en août 1914, l'aviation militaire française évolue dans un contexte peu favorable où ses potentialités, pourtant mises à jour dès les grandes manœuvres de 1910, se voient essentiellement limitées aux reconnaissances tactiques et au réglage des tirs d'artillerie. Néanmoins, par un juste retour des choses, le général Hirschauer est rappelé aux affaires, assumant dès le 17 octobre 1914 la direction de l'aéronautique au ministère de la Guerre.

⁴⁵ Cf. Patrick Facon, « La France et le danger aérien avant 1914 », *Revue historique des armées*, n°3/1999, p. 107-117.

Avec l'épreuve de la Grande Guerre allait s'ouvrir un nouveau chapitre de l'histoire de l'aviation militaire.

⁴⁶ Mobilisation de l'aviation (historique), *op. cit.*, SHAA, AA 13163.