

L'armée de l'Air face aux missions d'Union Française de 1946 à 1949

par Marie-Catherine Villatoux

Revue historique des armées, n°4/1995, p. 86-95

"Les missions d'ensemble imparties aux forces Armées pour 1947 sont les suivantes

- assurer l'occupation des zones attribuées à la France en territoire ex-ennemi,*
- assurer la solidité de l'Union Française et, en priorité, la sécurité intérieure des territoires entrant dans sa composition,*
- se préparer dans la conjoncture internationale, à constituer par leur présence un élément d'empêchement à la guerre.*

...En ce qui concerne plus particulièrement les Forces de l'Union Française, il y aura lieu :

- de porter, initialement, l'effort à entreprendre sur l'aménagement des terrains et aérodromes, en liaison avec le plan déjà établi par l'aviation civile aux colonies,*
- de compléter les forces terrestres par une aviation d'appui et de transport adéquate...*

*- de rechercher, sur le plan matériel français, la similitude de l'armement des Forces d'Outre-mer avec celui des Forces de la Métropole et de l'Afrique du Nord."*¹

A ces quelques lignes extraites des *Directives sur les Forces Armées* du Gouvernement Provisoire, en date du 31 août 1946, répondent comme en écho celles rédigées, quelques mois plus tard, par un journaliste des Ailes : *"Nous avons souvent demandé, pour notre Aviation en général et pour notre Armée de l'Air en particulier, un programme, une doctrine. Voici quelque chose, dans ce sens, qui a le mérite d'être clair, précis et surtout de tenir compte de nos possibilités actuelles. Ce n'est pas un plan d'avenir ; c'est un plan de transition, un plan pour le présent. Il tend à orienter résolument l'armée de l'Air vers des activités productives en assurant en même temps son entraînement. En organisant ses missions dans le cadre national, elle peut créer la sécurité, la prospérité et la confiance dans toute l'Union Française"*²

L'expression mesurée de ce dernier texte masque les déceptions et incertitudes de l'état-major général Air, dans l'immédiat après-guerre, avant que soient clairement définies les nouvelles missions de l'armée de l'Air en 1947. Les coupes sombres opérées, dès janvier 1946, sur le budget de la défense nécessitées par la reconstruction économique³ du pays sont une amère déconvenue à laquelle les armées doivent se résoudre. Quelques mois plus tard, une polémique relative à l'emploi et aux missions de l'armée de l'Air oppose les deux armées. Si les *Directives* gouvernementales, en clarifiant la situation, mettent un terme à la controverse institutionnelle, celle-ci se prolonge des

revues spécialisées comme *La Revue de Défense Nationale*, *les Forces Aériennes Françaises* ou *Les Ailes*. Période donc d'intense effervescence intellectuelle⁴ où les hauts responsables des deux armées s'affrontent, sur ce thème crucial : la place de l'armée de l'Air dans le système de défense français. Dans un tel environnement, quel intérêt les aviateurs ont-ils accordé au débat plus secondaire sur les missions de sécurité, dans un Empire désormais qualifié d'Union française? Quels éléments les archives officielles, comme les revues militaires⁵, offrent-elles au chercheur pour l'analyse de cette question? C'est à ces événements, à première vue anodins mais combien révélateurs, que nous allons nous attacher dans cette étude, avant que l'adhésion de la France au traité de l'Atlantique Nord, n'entraîne l'armée de l'Air vers d'autres destinées.

"Espoirs et désillusions"

Comme le souligne Patrick Facon dans un de ses nombreux articles⁶, l'année 1945 est pour l'armée de l'Air celle des "*espoirs et désillusions*". Depuis 1943, celle-ci vivait au rythme des plans de réarmement alliés : plan VII, puis VII bis⁷, grâce auxquels l'Etat-major général avait établi ses programmes d'accroissement de personnel. Les missions de l'armée de l'Air étaient alors évidentes : poursuivre le combat aux côtés des Alliés et préparer l'après-guerre. Toutefois, quelques semaines après la reddition allemande, le Comité de défense nationale (CDN) se réunit et présente un projet d'ordonnance fixant la constitution des forces aériennes. Si le procès-verbal de la séance accorde une large place à l'organisation interne d'une armée de l'Air, aux effectifs fixés à 130 000 hommes, il n'apporte que de vagues indications sur son emploi et ses missions.⁸

S'appuyant sur ce texte, l'état-major général de l'Air rédige à son tour, au mois d'août 1945, un intéressant projet d'ordonnance⁹. Ce document expose les enseignements tirés par les aviateurs de la Seconde guerre mondiale pour lesquels la supériorité aérienne est un élément déterminant dans tout conflit. Ils en déduisent que le système de défense français doit prendre en compte cette donnée majeure et qu'il faut fonder la politique future de l'armée de l'Air autour de cette mission essentielle : la conquête de la maîtrise de l'Air. Loin d'être un manifeste aérien *pro domo*, ce projet d'ordonnance accorde une part importante aux attentes des responsables terrestres. Il a ainsi "*prévu tout spécialement deux corps aériens pour soutenir le Corps de Combat Terrestre aux effectifs fixés par le Département de la Guerre. A ces deux corps aériens s'ajoute...une division de bombardement moyen, qui jouant le rôle de regroupement d'action d'ensemble, pourra être utilisée au mieux sur le champ de bataille*"¹⁰. Malheureusement, un certain nombre d'événements, d'ordre politique et économique, vont rapidement transformer ces propositions, en objets de litige.

Le 20 janvier 1946, la démission du général de Gaulle, prélude annonciateur de réductions drastiques sur le budget de la défense, atteint l'armée de l'Air dans le domaine particulièrement décisif de la production aéronautique. Depuis la Libération, ce secteur industriel, sous l'impulsion du ministre de l'Air C.Tillon, s'est donné pour objectif prioritaire de fournir à l'armée de l'Air des appareils français de tous types, mais surtout des chasseurs à réaction¹¹. L'armée de l'Air fonde la modernisation de ses unités sur les performances de ce secteur et ses espoirs sont immenses. Le 28 janvier, l'état-major se voit contraint de réduire ses commandes de moitié, soit 2000 appareils, pour un total de 4926 commandés en début d'année 1945. Cette décision risque d'hypothéquer dangereusement les espoirs placés dans une modernisation complète et rapide du matériel allié en usage. Celui-ci doit atteindre son extinction dans les années cinquante, où des appareils de fabrication nationale doivent leur succéder.

C'est dans ces circonstances défavorables que, le 11 février, le CDN, se prononce pour des compressions d'effectifs dans les trois armées. L'armée de l'Air doit s'organiser avec 65 000 hommes, soit 14% des forces terrestres. Quelque jours plus tard, tirant les conséquences de cette regrettable décision, le général Valin, chef d'état-major général de l'armée de l'Air¹², signale au ministre des armées, que ce choix équivaldrait à *"condamner l'armée de l'Air : pour le présent, à ne pas être en mesure d'accomplir la mission qui lui est donnée ; pour l'avenir, à renoncer à toute possibilité d'extension rapide"*¹³.

Un débat Terre-Air

Dans une lettre du 28 mars, le général Bouscat¹⁴, successeur du général Valin, avertit le général Juin, chef d'état-major général de la Défense nationale, au sujet des mesures préconisées par le CDN qu'aucun *"plan de cet ordre ne peut être mis en chantier si l'on ne connaît pas :*

- les missions exactes de l'armée de l'Air
- les crédits qui lui seront accordés..."¹⁵.

Par l'intermédiaire des courriers échangés entre les deux responsables, le lecteur attentif peut retrouver tous les arguments doctrinaux qui alimentent ce débat. Si celui-ci a été largement traité par plusieurs historiens, dont Patrick Facon¹⁶, nous ne retiendrons que les points relatifs à notre propos. Dans sa réponse, le 21 mai, le général Juin, se référant à *"l'imprécision de la conjoncture, économique"* spécifie qu'il est *"possible d'élaborer un programme de transition couvrant les quelques années qui nous séparent de 1950...Les missions à demander à notre armée de l'Air apparaissent orientées en priorité, vers l'appui de nos forces terrestres ou navales d'intervention stationnées dans l'ensemble de l'Union Française ou dans les territoires occupés, sans cesser toutefois de conserver un noyau apte à l'intervention stratégique"*¹⁷. Dans un

document, joint en annexe, le général Juin précise les missions dévolues à l'armée de l'Air, *"celle-ci devant se donner essentiellement la possibilité de travailler*

- en totalité, sur chacun des deux théâtres d'Europe et d'Afrique du Nord

- pour la majeure partie de ces moyens, sur le théâtre d'AOF et d'AEF

*- et de se déplacer sans difficultés de l'un à l'autre de ces théâtres..."*¹⁸

Prévoyant sans doute quelques réactions peu amènes de la part des responsables aériens, le général Juin propose de réunir une Commission chargée de définir *"la part qui doit être attribuée à l'armée de l'Air dans les forces de la nation, le plan d'organisation de l'armée de l'Air..."*

C'est donc à la commission¹⁹ présidée par le général Guyot, qu'appartient la lourde tâche de régler ce contentieux, au cours de travaux menés du 21 mai au 4 juillet 1946. Dans le texte final, adressé dès le 2 juillet à l'état-major Air, la commission entérine les vues de l'armée de Terre orientant l'aviation vers des missions d'appui tactique aux forces terrestres²⁰. La commission Guyot partage les vues du général Juin qui estime fort improbable un conflit généralisé dans les circonstances actuelles. Selon ses analyses les forces aériennes seront plutôt appelées à intervenir au cours de guerres limitées dans lesquelles la maîtrise de l'air revêt une importance moindre.

Le 13 juillet, le général Bouscat, confronté à de telles conclusions, motive son refus sans ambages et affirme au sujet des missions proposées, que *"l'armée de l'Air est provisoirement réduite à un rôle d'auxiliaire dans des opérations de police coloniale ou d'occupation, ceci dans un cadre général de "paix", qui justifie en un sens une renonciation presque complète à la notion de supériorité aérienne"*²¹.

Le général Bouscat achève d'ailleurs sa lettre en ces termes : *"puisque la Commission n'a pu aboutir, il paraît indispensable d'élever la discussion pour éviter de recommencer une expérience aussi stérile"*. Comment ne pas retrouver dans ces lignes désabusées, la juste remarque de Patrick Facon qui note combien *"dans les propos des aviateurs filtrent parfois une exaspération et une colère née d'une certaine frustration, mais aussi de l'incompréhension qu'ont vis-à-vis de leurs thèses, les hautes autorités militaires et politiques du pays"*²². Quelques semaines plus tard, les *Directives du Gouvernement Provisoire* du 31 août 1946, viennent clôturer ce houleux débat, au détriment des responsables aériens. Il n'en demeure pas moins que les contraintes financières, la volonté du gouvernement de réduire de manière drastique les crédits militaires dans un environnement international apaisé furent des éléments déterminants sur lesquels se sont greffées des querelles doctrinales.

De l'Empire à l'Union Française

Le 15 mai 1945, Gaston Monnerville avait déclaré devant les députés de l'Assemblée consultative : *"Sans l'Empire, la France ne serait aujourd'hui qu'un pays libéré. Grâce à son Empire, la France est un pays vainqueur"*. Aucun responsable politique et militaire n'aurait contesté l'exactitude d'une telle déclaration. L'appui apporté par l'Empire à la France libre, l'installation du général de Gaulle à Alger où il organise son gouvernement provisoire sont autant de raisons pour que, la paix revenue, la question de l'avenir de l'Empire soit posée²³. La constitution de 1946, dans son article VIII, s'attache à définir cet Empire désormais qualifié d'Union française *"composée de nations et de peuples qui mettent en commun ou coordonnent leurs ressources et leurs efforts pour développer leurs civilisations, accroître leur bien-être et assurer leur sécurité"*²⁴. Cette action de sécurité et de police coloniale jusqu'alors dévolue à l'armée de Terre est, *nolens volens*, confiée dorénavant aux aviateurs.

Effectivement, au mois de novembre 1946 les services de l'état-major de l'armée de l'Air, dirigés par général Hartemann depuis le mois de septembre²⁵, rédigent un *"Mémoire sur le plan d'accroissement et de modernisation de l'armée de l'Air"*²⁶. Si l'auteur réitère, encore et toujours *"la nécessité absolue de gagner, sur le champ ou à temps, la bataille aérienne avant toute autre opération... et pour n'assurer ensuite avec ce qu'il restera, l'appui des forces de surface"*, l'intérêt de ce document est ailleurs. Il provient avant tout du schéma géopolitique exposé où l'Union française joue un rôle déterminant. L'espace mondial résultant de la Seconde guerre est présenté comme divisé en *"deux théâtres d'opérations principaux, le théâtre Nord, celui des opérations arctiques" et le théâtre Sud, qui intéresse l'Afrique, le Moyen-Orient et le Sud de l'Asie"*.

Il faut noter que la stratégie polaire²⁷ qui connaît alors ses premières heures de gloire, est évoquée seulement à titre indicatif par le rédacteur. Celui-ci poursuit une argumentation où *"l'Union Française se trouve placée entre eux et ses territoires prennent une valeur nouvelle par leur situation sur l'axe Dunkerque-Brazzaville intégralement française et sur l'axe Açores-Gibraltar-Suez-les Indes dont la France ne tient qu'un secteur limité mais qui intéresse tout particulièrement les Américains et les Anglais"*. La France, au coeur de ce second cercle de puissance, doit tirer profit de cette *"position stratégique de première importance et...une fois équipés, ces territoires gagneront encore en importance et leur équipement facilitera le déploiement des forces françaises et alliées éventuelles et partant de la défense des territoires de l'Union Française"*.

Ainsi en ces années incertaines, où se confrontent de multiples études géostratégiques évoquées Claude d'Abzac et Philippe Vial²⁸, l'auteur du mémoire propose une analyse qui met en exergue l'Union Française. Celle-ci cesse d'être considérée comme une base

de repli et de reconquête de la métropole ou un rempart protecteur. Elle devient au contraire un espace de potentialités dans le système de défense français.

Or l'opinion peu favorable du général Bouscat sur ces missions semble partagée par nombre d'aviateurs. Celui qui feuillette les publications militaires comme la *Revue de Défense Nationale* ou les *Forces Aériennes Françaises*²⁹, parues entre 1946 et 1949, est frappé par l'abondance des articles de responsables aériens consacrés aux enseignements de la guerre. Certes, la majorité des représentants de l'armée de l'Air professent des opinions fortement marquées par la figure emblématique du général Gérardot³⁰. Polémiste brillant et prolifique, celui-ci participe régulièrement aux deux revues. Il est, avec le général Chassin, un des pères spirituels de ces partisans de l'Air intégral, ou néo-douhédiens dont Patrick Facon a retracé l'itinéraire doctrinal dans un de ses articles³¹. Détail symptomatique, le général Gérardot ne cite l'Union française que de manière anecdotique, dans le cadre d'une étude publiée en 1948³². A première vue, le peu d'intérêt accordé aux mission d'Union française, il est vrai secondaire aux yeux des aviateurs, frappe le chercheur qui s'intéresse à ces questions.

Qu'il s'agisse de la *Revue de Défense Nationale*, des *Forces Aériennes Françaises*, ou des *Ailes*, après dépouillement, ce sujet n'a suscité qu'une dizaine d'articles. Fait curieux il n'apparaît qu'en 1947, sous la plume d'auteurs peu connus. Il faut attendre l'année suivante pour que des officiers généraux³³ s'intéressent à ces missions, à titre d'argumentaire, dans une étude plus complexe liée à des questions géostratégiques d'actualité, comme nous le verrons ultérieurement.

Une des rares études publiées en juillet 1947 le fut dans l'hebdomadaire *Les Ailes*³⁴. En dépit d'une expression quelque peu panégyrique, le journaliste rappelle la fonction coercitive de l'armée de l'Air qui, selon lui, peut "*presque à elle seule assurer cette garde et cette cohésion de l'Empire, car elle se révèle extrêmement souple dans une telle mission...plus efficace plus économique...là où l'armée de terre s'attarde...le passage d'une escadrille prolonge longuement son action par effet de rémanence, quelque chose comme le sillage du prestige et qu'on peut renouveler dès qu'il s'efface.*". Le rédacteur s'attache en fait à d'autres missions. Celles-ci restent conformes à la grande tradition impériale des missions de paix. Quelques unes des formules, résument bien les divers centres d'intérêt abordés comme "*connaissance du domaine et liaisons*", "*transporter c'est produire*", ou "*soigner c'est conquérir*". Mais une remarque s'impose, dès leur communication les missions d'Union Françaises ne semblent pas provoquer un grand enthousiasme parmi les responsables aériens, loin de l'Institution officielle.

La mise en place des missions d'Union Française

Le volet dialectique de cette question ne doit pas dissimuler un autre aspect prioritaire quoique plus technique, celui du matériel à exploiter. L'état-major va devoir modifier le programme d'armement, arrêté lors de la séance du comité du matériel du 19 juillet 1946. Le plan d'armement alors proposé par le général Bouscat, pour les cinq années à venir, était essentiellement basé sur des appareils de combat à réaction et des quadrimoteurs lourds³⁵. Dans ce plan initial figuraient uniquement une soixantaine d'appareils de police coloniale, *MD 315*, du constructeur Marcel Bloch désormais appelé Dassault. Ces choix reflétaient, malgré les difficultés économiques et les querelles doctrinales avec les responsables du CDN, la préoccupation majeure des responsables aériens de moderniser les unités de l'armée de l'Air. Mais, en novembre 1946, l'état-major, en application des Directives gouvernementales du mois d'août, demande l'accroissement des unités de police coloniale et l'accélération de la mise au point du *MD 315 Flamant*³⁶. Cet avion, livré 137 exemplaires et complément de matériels plus anciens comme le *JU 52*, allait devenir rapidement un outil essentiel de ces missions³⁷.

Or l'état-major général ne communique ses premières *Directives*³⁸, sur les missions d'Union française qu'en mars 1947. Celles-ci émanent du général Piollet³⁹ nouveau chef d'état-major général de l'armée de l'Air. Dans ce document, il avoue "*considérer avec une quiétude totale le problème auquel l'armée de l'Air a à faire face : celui de la sécurité de l'Union Française*" car dit-il "*les conditions techniques de cette participation sont faciles à définir*". L'accomplissement de ces missions doit se réaliser selon un schéma directeur simple où "*il faut d'abord dans tous les territoires de cette Union...une force aérienne de présence. Cette force doit permettre les missions de commandement, de renseignements, et être suceptible éventuellement, d'intervention dans des opérations de force ou d'intimidation...Cette aviation de force et de sécurité ne pourrait évidemment pas suffire en cas de conflit...il est nécessaire d'en prévoir le renforcement. Ce renforcement sera le fait de forces d'intervention dont le rôle peut être joué par des unités actuellement équipées de matériels anglais ou américains, reliquat de la guerre...En dehors de cette force d'intervention, une aviation de transport doit être essentiellement adaptée à cette mission de maintien de la sécurité de l'Union Française*". Le général Piollet paraît attacher une grande importance à l'Union française car il mentionne "*qu'à l'âge des Empires, si la France veut garder son autonomie politique, elle doit asseoir sa force sur l'ensemble des ressources de l'Union Française...Plus tard, ses plus graves blessures, une fois pansées, l'armée de l'Air doit donner à la France, forte de la mise en valeur de ses possessions territoriales, une arme capable d'assurer la défense du sol national dans un conflit généralisé et même de participer à l'écrasement de l'adversaire*"⁴⁰.

Ces *Directives* présentent de nombreuses analogies avec le Mémoire de novembre 1946, évoqué précédemment. Les missions d'Union Française ne sont pas envisagées comme de simples opérations police coloniale, dues aux circonstances. Celles-ci deviennent la pierre d'angle d'un schéma géopolitique complexe qui se structure au rythme des événements majeurs de la vie politique internationale⁴¹. Selon le général Piollet "*la contribution du pays à un organisme de sécurité mondiale*", c'est-à-dire l'ONU, "*est surtout fondée, dans les circonstances présentes sur la valeur de position de la métropole et des possessions d'outre-mer*". Or, dit-il "*le bloc métropole-Afrique est encore un obstacle qui sépare les deux blocs nationaux en état de conflit latent depuis la cessation des hostilités et même depuis Stalingrad*". Dans un tel cadre où "*ces deux blocs possèdent seuls des forces d'intervention décisives, il est certain que l'Union Française prendra une part directe à toute action de police internationale si une telle police est jamais constituée.*" Ainsi à quelques mois d'intervalle, deux textes différents aboutissent à des conclusions similaires, l'Union française doit être considérée comme un pivot stratégique important du système de défense français.

Au début du mois de mai le général Piollet définit les modalités d'application de ces *Directives*. Les unités de police et de sécurité sont au nombre de "*11 escadrilles plus deux en réserve à Sétif* :

- 2 en AOF
- 2 en AEF
- 2 à Madagascar
- 4 en Indochine
- 1 à Djibouti
- 2 à Sétif

ultérieurement, porter le nombre d'escadrilles en réserve de 2 à 6 à partir de 1950, ce qui fera 17 escadrilles en tout dont 6 en réserve qui seront stationnées en AFN."⁴²

Or, quelques jours plus tard paraît un document de référence, l'*Instruction provisoire pour l'emploi des forces aériennes*⁴³. Plusieurs officiers généraux⁴⁴ sous la direction du général Gérardot ont participé, depuis le mois d'avril 1946, à la rédaction de ce texte. Publiée en mai 1947, cette instruction, ainsi que le souligne Patrick Facon, "*représente une véritable contre-offensive de l'armée de l'Air envers les conclusions adoptées par la commission Guyot*"⁴⁵. Les rédacteurs insistent sur la nécessité d'exploiter au maximum la grande mobilité stratégique de l'armée de l'Air. Ses unités se doivent d'intervenir dans les plus brefs délais sur des territoires soumis au contrôle ou à la souveraineté de la France. Le centre de gravité de toutes ces opérations se situe en Afrique du Nord. L'Union française et plus spécifiquement le bloc métropole-Afrique du Nord, auquel faisait référence le général Piollet, interviennent dans une analyse qui prône la supériorité aérienne obtenue grâce à l'aviation stratégique. En dépit des aléas

les responsables aériens restent fidèles aux idées exposées dans le projet d'ordonnance d'août 1945. Ce "*rôle d'auxiliaire dans des opérations de police coloniale* " comme le soulignait le général Bouscat s'efface au profit de missions stratégiques dont l'Afrique du Nord, élément de l'Union française, peut fournir le support logistique nécessaire.

Des missions d'Union françaises à l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord

Cependant une remarque s'impose : 1947 est une année charnière pour l'armée de l'Air. Si le pacte de Dunkerque⁴⁶, signé au mois de mars avec les Britanniques et la reconstitution éphémère du ministère de l'Air⁴⁷ lui ouvrent d'autres horizons, celle-ci doit affronter de nouvelles difficultés. L'état-major doit bientôt reconnaître l'échec de la politique de relance aéronautique définie à la Libération. Les espoirs de modernisation des unités, grâce à un matériel national de pointe, furent aussi grands que les désillusions qui s'ensuivirent. A l'automne 1947 l'échec industriel est patent. Les entreprises sont dans l'incapacité de fournir à l'armée de l'Air les appareils à réactions attendus dans les délais impartis. Pour cette "*armée en crise*"⁴⁸, engagée maintenant sur le théâtre indochinois c'est une terrible déception, même si les missions d'Union françaises demeurent une priorité.

Les archives de l'armée de l'Air, en cette fin d'année, laissent filtrer une certaine inquiétude d'autant que la dégradation de la situation internationale n'est pas de bon augure. Dans une lettre du 14 décembre, le général Piollet informe le secrétaire d'état à l'Air⁴⁹ qu'en raison "*de la nouvelle mission conflit international, il n'existe aucune directive ni générale ni particulière...aucune organisation correspondante...notre matériel difficile à entretenir pour la mission d'Union française ne convient pas à cette mission*"⁵⁰. Aussi s'adresse-t-il à l'autorité politique pour "*définir les nouvelles missions. Admettre qu'il faut mettre sur pied des forces de 1ère ligne pour un conflit international et de 2ème ligne pour maintenir l'Union française*", et "*résoudre immédiatement le problème du matériel*" en indiquant la possibilité d'acheter des appareils à réaction britanniques *Meteors* ou *Vampires*. En contrepoint, une note rédigée par l'état-major général, un mois plus tard, révèle en filigrane l'appréciation des responsables aériens sur les missions d'Union française : "*il existe désormais deux aviations distinctes. L'une se rattache au passé par le dessin, les caractéristiques et l'emploi de son matériel...c'est l'aviation d'outre-mer...l'autre se hâte vers l'avenir...c'est l'aviation de combat...Ramenées à ses deux tâches : le maintien de l'Union française et la défense des territoires où flotte le drapeau national, les missions de l'aviation militaire exigent la mise en oeuvre simultanément de ces deux aviations...*"⁵¹.

Curieusement alors que la France s'apprête à signer, le 17 mars 1948, le Pacte de Bruxelles, dans un climat de guerre froide, le thème des missions d'Union françaises ressurgit dans les revues militaires. Le général Léchères publie, au mois de février, un article intitulé *Politique militaire de la France*⁵². Cet officier général, qui fut inspecteur des forces aériennes d'outre-mer de 1946 à 1948⁵³, s'interroge sur les alliances possibles d'une France qui *"n'a que des craintes"*. Il souligne la complexité des données *"qui résultent du fait Union Française et du fait Organisation des Nations Unies"* mais ajoute que *"l'organisation de notre défense doit devenir celle de l'Union française"*. Ce faisant, la France pourrait sans doute trouver une autre voie que celle des alliances avec l'un des deux grands. Cette troisième voie qu'il juge profitable *"la plupart voudrait la faire avec les moyens français. La France, la France seule ne s'engageant ni avec l'Est ni avec l'Ouest, la France trait d'union, la France souveraine"*. Sa conclusion est claire *"la réussite de l'Union française, sa mise en valeur, son développement économique nous permet d'espérer un jour retrouver la puissance nécessaire à l'organisation d'une Défense de l'Union qui pourra compter dans le monde"*. Pour celui qui fit une tournée d'inspection d'un mois dans ces territoires lointains, *"la position française vis-à-vis des pays de l'Union française...ne peut être qu'une position internationale, d'affirmation et de proposition d'un idéal humain capable rassembler autour de lui les pays de l'Union, pour faire de cette Union une préfiguration des Etats-Unis du monde."*

En réalité, les missions d'Union françaises s'effacent au second plan sous la pression des événements internationaux. Une note de l'état-major général, en date du mois de juin, précise que *"dès 1947, tout en continuant la mise en condition des Forces aériennes l'état-major général de l'armée de l'Air s'efforça de réaliser...le facteur d'empêchement à la guerre...Cette tâche était difficile...l'évolution de la situation internationale, la signature des accords de Bruxelles devait permettre de proposer très rapidement un plan précis de rénovation de l'armée de l'Air"*⁵⁴. La décision du haut commandement aérien, le 28 mars 1948, en faveur de l'achat d'avions à réactions *Vampire* marque d'ailleurs une étape significative de ce processus.

Or les missions d'Union française sont évoquées une dernière fois par le général Hartemann, au mois d'août, dans la *Revue de Défense Nationale*, au moment où se pose la question de l'entrée de la France dans une coalition alliée⁵⁵. Dans une expression similaire à celle de l'auteur du mémoire de 1946, il rappelle que *"le théâtre d'opérations aériennes du Nord est axé sur l'océan Arctique, celui du Sud sur la Méditerranée, la mer Rouge et l'Océan Indien. La France est au centre, sur l'axe Dunkerque-Brazzaville. La valeur de cette position est immense"*. Si sa conclusion est irrévocable *"notre position géographique ne nous permet plus d'attendre."*, l'entrée de la France dans une telle coalition impliquerait de *"conserver à un ensemble allié les*

territoires de l'Union" qui devrait bénéficier d'un système de bases stratégiques. D'ailleurs ajoute-t-il "nous avons tout avantage à réaliser nous-même cet équipement dans...l'Union Française, où il faut préparer des bases, des itinéraires utilisables par les aviateurs alliés". Chant du cygne de ce thème pourrait-on dire, dans la mesure, où le plan d'accroissement de septembre 1948 spécifie que "ce plan tient compte, d'une part d'une éventuelle participation des Forces aériennes françaises à la défense de l'Europe occidentale dans le cadre interallié ; d'autre part de la mission permanente de maintien de l'ordre et de la sécurité de l'Union française imputée à l'armée de l'Air"⁵⁶.

Le 21 octobre une lettre du ministre de la Défense nationale définit les nouvelles missions des forces armées nationales. Comme le souligne Patrick Facon "ce ne sont plus la défense de l'Union française et l'accomplissement des obligations internationales du pays qui incombent aux armées françaises mais la sécurité de l'Europe."⁵⁷ La constitution de l'Union occidentale ou Western Union, puis la signature de la France le 4 avril 1949, du traité de Washington qui donne naissance à l'organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN), entraînent l'armée de l'Air vers d'autres horizons. Ainsi ces missions d'Union françaises, élaborées dans un environnement difficile, ont-elles disparu sans bruit au profit d'autres engagements. Missions d'une période transitoire, celles-ci n'en méritent pas moins l'intérêt car elles dévoilent comment l'armée de l'Air affronta et résolut une douloureuse phase de mutation.

¹"Directives pour l'établissement des programmes et plans d'armement des forces Armées pour 1947", Gouvernement Provisoire de la République Française, Etat-major de la défense nationale, Paris, 31 août 1946, SHAA, E 2764.

²"La nouvelle mission de l'Armée de l'Air", Edmond Blanc, *Les Ailes*, 12 juillet 1947, p.4.

³Robert FRANCK, "Les crédits militaires : contraintes budgétaires et choix politiques mai 1945-avril 1946", *De Gaulle l'armée et la nation face aux problèmes de défense 8 mai 1945-20 janvier 1946*, Colloque de Paris, octobre 1982, Espoir Plon, 1983, p. 173 à 184.

⁴Patrick FACON, "Les Néo-Douhégiens français dans l'après seconde guerre mondiale", *Revue Historique des Armées*, n°3, 1991, p.100 à 110.

⁵Le dépouillement des trois revues précédemment citées permet de sélectionner plusieurs articles abordant les missions d'Union française. Il s'agit des textes suivants : Colonel de RIVALS, "Une unité d'intervention aérienne en temps de paix", *Forces Aériennes Françaises*, n°9, juin 1947 ; Edmond BLANC "La nouvelle mission de l'armée de l'Air", *Les Ailes*, 12 et 17 juillet 1947, p.4 ; général PIOLLET "Renaissance de l'armée de l'Air", *Forces Aériennes Françaises*, n°15, décembre 1947, p.301 et 311 ; Edmond BLANC, "Avec le général LECHERES à travers l'Union Française", *Les Ailes*, 3 janvier 1948, p.1-3-4 ; général LECHERES, "Politique militaire de la France", *Revue de Défense Nationale*, février 1948, p. 147 à 161 ; commandant GROYSILLIER, "L'arme aérienne et la politique des bases", *Forces Aériennes Françaises*, août 1948, p.607 à 615 ; général HARTEMANN, "Les forces aériennes françaises dans une coalition", *Revue de Défense Nationale*, août-septembre 1948, p.184 à 200 ; Charles BORAND, "L'organisation de notre armée de l'Air au sein d'une coalition alliée", *Les Ailes*, 27 décembre 1948, p.5.

⁶Patrick FACON, "L'armée de l'Air : sa place dans la défense nationale 8 mai 1945-20 janvier 1946", dans *L'armée et la nation face aux problèmes de défense 8 mai 1945-20 janvier 1946*, Colloque de Paris, octobre 1982,

Recueil d'articles et d'études 1981-1983, Service Historique de l'armée de l'Air, Vincennes, 1987, p. 297 à 311.

⁷ Consulter les articles de Patrick FACON, "Le plan VII (1943-1944)", *Revue Historique des Armées*, n°3, 1979, p. 185 à 200, ainsi que "L'armée de l'Air et le problème du retour en France 1943-1944", *Revue Historique des Armées*, n°4, 1984, p. 63 à 69.

⁸ "Projet d'ordonnance fixant la constitution des Forces Aériennes Françaises", Projet verbal de la séance du 4 juin 1945 du Comité de Défense nationale, SHAT, série 400 Q 2.

⁹ Voir à ce sujet l'article de Patrick FACON, "Les Néo-Douhéliens français...", *op. cit.*, largement consacré à ce courant doctrinal des défenseurs de l'Air intégral, courant aujourd'hui qualifié de néo-déohoutien.

¹⁰ Projet d'ordonnance sur "L'organisation de l'armée de l'Air", ministère de l'Air, SHAT, série 400 Q 2.

¹¹ Voir notre article "Fernand Grenier et Charles Tillon, deux communistes au ministère de l'Air", *Revue Historique des Armées*, n° 2, 1995, p. 65 à 75.

¹² Le général Martial Valin occupe ce poste du 30 octobre 1944 au 28 février 1946.

¹³ "Le général de corps aérien M. Valin, Chef d'Etat-major général de l'armée de l'Air, au ministre des Armées", note du 27 février 1946, Paris, SHAA, E 7655.

¹⁴ Le général Bouscat exerce cette haute fonction du 28 février au 7 septembre 1946.

¹⁵ "Lettre du général d'armée aérienne Bouscat, chef d'Etat-major général de l'armée de l'Air, au chef d'Etat-major général de la défense nationale", Paris, le 28 mars 1946, SHAA, E 2764.

¹⁶ Consulter à ce propos J.-P. DOURNEL "L'Armée de l'Air en 1946", *Recueil d'articles et d'études 1974-1975*, Service Historique de l'armée de l'Air, Vincennes, 1977, p.251 à 303, Patrick FACON, "Puissance aérienne et puissance militaire française" dans *La perception de la puissance en Europe occidentale en 1948*, Colloque international d'Augsbourg, avril 1985, in *Recueil d'articles et d'études 1984-85*, Service Historique de l'armée de l'Air, Vincennes, 1991, p. 63 à 82, et "L'armée de l'Air française à l'heure des pactes de Dunkerque et de Bruxelles (1947-1948)", *Recueil d'articles et d'études (1981-1983)*, SHAA, Vincennes, 1987, p.91 à 118..

¹⁷ "Lettre du général d'armée Juin, chef d'Etat-major de la défense nationale, au général d'armée aérienne Bouscat", Etat-major de la défense nationale, Paris, le 21 mai 1946, SHAA, E 1419.

¹⁸ *Idem*

¹⁹ L'état-major général de l'armée de l'Air est représenté par le lieutenant-colonel de la Martinière.

²⁰ "Commission d'étude du Plan d'accroissement de l'armée de l'Air", Etat-major de la défense nationale, Paris, 2 juillet 1946, SHAA, E 1010.

²¹ "Le général d'armée aérienne Bouscat à monsieur le ministre des armées", Paris, 13 juillet 1946, SHAA, E 1419

²² Patrick FACON, "Les néo-douhéliens français...", *op. cit.*

²³ Raoul GIRARDET, *L'idée coloniale en France de 1871 à 1962*, Paris, 1972, La Table Ronde, 332 pages.

²⁴ Alfred GROSSER, *Affaires extérieures la politique de la France 1944-1989*, Paris, 1989, Flammarion, 369 pages.

²⁵ En avril 1948, le général Hartemann devient Major général de l'armée de l'Air, et en août 1949, directeur du Centre d'enseignement supérieur aérien et commandant de l'Ecole supérieure de guerre aérienne.

²⁶ "Mémoire sur le plan d'accroissement et de modernisation de l'armée de l'Air", Etat-major général de l'armée de l'Air, Paris, le 6 novembre 1946, SHAA, E 2764.

²⁷ Voir à ce propos, l'article anonyme "La stratégie de l'Articque", *Revue de Défense Nationale*, novembre 1946, p. 668 à 680.

²⁸ Voir Claude d'ABZAC et Philippe VIAL, "Quelle Europe pour les militaires? La perception de l'Europe à travers la presse militaire 1947-1954", *Revue Historique des Armées*, n°3, 1993, p. 80 à 92

²⁹ Cette revue est fondée par le général Chassin en octobre 1946.

³⁰ Le général Gérardot fut chef d'état-major général de l'armée de l'Air du 7 septembre 1946 au 15 février 1947 puis dirigea le Centre d'enseignement supérieur aérien jusqu'en 1949.

³¹ Patrick FACON, "Les Néo-Douhéliens français...", *op. cit.*

³² Général GERARDOT, "La bataille aérienne", *Revue de Défense Nationale*, mai 1948, p. 584 à 596.

³³ Il s'agit des généraux PIOLLET, LECHERES et HARTEMANN.

³⁴ Edmond BLANC, "La nouvelle mission de l'armée de l'Air", *op. cit.*

³⁵ Parmi les 639 avions à réaction retenus figuraient des SO 6020, des SE 2400, SO 4000 et des SO 6000 d'entraînement. Avaient été aussi retenus des NC 211 destinés aux unités de transport.

³⁶ Voir à ce sujet l'ouvrage d'Emmanuel CHADEAU, "Histoire de l'industrie aéronautique en France", Paris Fayard, 1987, p.399 à 404.

³⁷ Cet avion dont le premier prototype a pris l'air le 6 juillet 1947, fut commandé, à 295 exemplaires, en trois versions, appareils de "police coloniale" et de liaison, d'entraînemenmt au pilotage, entraînement à la navigation et au bombardement.

³⁸ "Directives du général Piollet", Etat-major général de l'armée de l'Air, Cabinet, Paris, 20 mars 1947, SHAA, E 2762

³⁹Il succède au général Gérardot le 15 février 1947.

⁴⁰"Directives sur le matériel", idem

⁴¹Le 4 mars 1947, la France et la Grande-Bretagne ratifient le pacte de Dunkerque définissant les termes d'une assistance militaire mutuelle en cas de réarmement allemand.

⁴²*Note sur le déploiement de l'armée de l'Air (informations données par le général le mardi 6 mai 1947)*, Paris, SHAA, E 2764.

⁴³Marcellin HODEIR, "Doctrines d'emploi et mission de l'armée de l'Air", *Revue Historique des Armées*, n°2, 1982, p.60 à 69.

⁴⁴On dénombre dans le comité de rédaction 14 officiers supérieurs, parmi les le général Jacquin, inspecteur général de l'armée de l'Air, le général Hartemann, chef d'Etat-major et le général Chassin sous chef d'Etat-major de la défense nationale. Il faut noter que parmi les membres de ce comité 4 officiers généraux furent nommés de 1946 à 1955 chef d'Etat-major général de l'armée de l'Air. Il s'agit des généraux Gérardot, Piollet, Léchères et Fay.

⁴⁵Patrick FACON, "Puissance aérienne...", *op. cit.*

⁴⁶Patrick FACON, "L'armée de l'Air française à l'heure des Pactes de Dunkerque et de Bruxelles", *Recueil d'articles et d'études (1981-1983)*, SHAA, 1987, p.91 à 118.

⁴⁷Le ministère de l'Air qui avait disparu le 21 novembre 1945, renaît du 28 janvier au 28 novembre 1947 pour être ensuite transformé en secrétariat d'Etat.

⁴⁸Voir Patrick FACON, "L'armée de l'Air dans la Western Union (1948-1950) aux origines de la défense de l'Europe", *Revue Historique des Armées*, n°3, 1993, p.71 à 79

⁴⁹Il s'agit de André Maroselli qui fut aussi ministre de l'Air.

⁵⁰"*Le général de Division aérienne Piollet, au secrétaire d'Etat aux forces armées*", état-major général de l'armée de l'Air, Paris, 14 décembre 1947, SHAA, E 2762.

⁵¹"*Etude sur l'armement de l'armée de l'Air*", état-major général, janvier 1948, SHAA E 1558.

⁵²Général LECHERES, "Politique militaire de la France", *op. cit.*

⁵³Le général LECHERES effectua d'ailleurs une tournée d'inspection dans toute l'Union française du 6 novembre au 16 décembre 1946. Consulter à ce sujet l'article d'Edmont BLANC dans *Les Ailes*, *op. cit.*

⁵⁴"*Note sur le plan de rénovation et d'accroissement de l'armée de l'Air*", état-major général des forces armées Air, Paris, 23 juin 1948, SHAA, E 2760.

⁵⁵Général HARTEMANN, "Les forces aériennes françaises dans une coalition", *op. cit.*

⁵⁶"*Plan de rénovation et d'accroissement de l'armée de l'Air*", état-major général des forces armées Air, Paris, 24 septembre 1948, SHAA, E 2764.

⁵⁷Patrick FACON, "L'armée de l'Air dans la Western Union...", *op. cit.*