**LA POLITIQUE AÉRONAUTIQUE
MILITAIRE DE LA FRANCE**

Janvier 1933 - Septembre 1939

Collection *Chemins de la mémoire*
dirigée par Alain Forest

- Jacques MICHEL, *La Guyane sous l'Ancien-Régime. Le désastre de Kourou et ses scandaleuses suites judiciaires.*
- Louis PEROUAS, *Une religion des Limousins ? Approches historiques.*
- Henri SACCHI, *La guerre de Trente ans*, Tome I : L'ombre de Charles Quint - Tome II : L'Empire supplicié - Tome III : La guerre des Cardinaux.
- Christine POLETTI, *Art et pouvoir à l'âge baroque.*
- Alain ROUX, *Le Shangai ouvrier des années Trente, coolies, gangsters et syndicalistes.*
- Elisabeth TUTTLE, *Religion et idéologie dans la révolution anglaise, 1647-1649.*
- Nadine VIVIER, *Le Briançonnais rural aux XVIIIème et XIXème siècles.*
- Sabine ZEITOUN, *L'oeuvre de secours aux enfants juifs (O.S.E.) sous l'Occupation en France.*
- Michel PIGENET, *Les «Fabiens» des barricades au front (Septembre 1944 - Mai 1945)*
- Robert MECHERINI, *Une entreprise de Marseille "sous gestion ouvrière", 1944-1948.*
- Maurice LESCURE, *Madame Hamelin. Merveilleux et turbulence Fortunée (1776-1851).*
- Véronique MOLINARI, *Le vote des femmes et la première Guerre mondiale en Angleterre.*
- Rémi ADAM, *Histoire des soldats russes en France (1915-1920) - Les damnés de la guerre -*
- Guy TASSIN, *Un village du Nord avant la mine. Chronique d'Edouard PIERCHON, curé d'Haveluy au XIXe siècle*
- Odette HARDY-HEMERY, *L'envers d'une fusillade Fourmies, 1er mai 1891.*
- Marguerite DURAND (1864-1936), *La fronde féministe ou le temps en jupons.*
- Claudie WEILL, *Etudiants russes en Allemagne.*
- Jean LEVY, Simon PIETRI, *De la République à l'Etat français, 1930-1940.*

Thierry VIVIER

**LA POLITIQUE AÉRONAUTIQUE
MILITAIRE DE LA FRANCE**

Janvier 1933 - Septembre 1939

Editions L'Harmattan
5-7, rue de l'École-Polytechnique
75005 Paris

L'Harmattan INC
55, rue Saint Jacques
Montréal (Qc) - Canada H2Y 1K9

PRÉFACE DE M. Hubert CURIEN

Membre de l'académie des Sciences

Ancien Ministre de la Recherche et de la Technologie

Six ans de politique aéronautique militaire en France, six ans seulement, mais quelles années, si riches en événements, en retournements, en ambitions, en contradictions et finalement, hélas, en déconvenues !

Thierry Vivier présente une analyse excellemment documentée et rigoureusement impartiale de la genèse de l'Armée de l'Air Française et de la politique aéronautique industrielle de la France dans son contexte européen de l'entre-deux-guerres.

On trouve, dans cette courte tranche de l'histoire, les caractères exacerbés mais quasi-invariants, du mariage de la politique et de la technologie. Vaut-il mieux vivre avec un matériel classique, fidèle serviteur, ou innover au risque de se tromper ? Vaut-il mieux porter l'effort sur une production efficace de ce que l'on sait déjà faire ou prendre des paris sur un avenir sans doute plus brillant, mais aussi moins sûr ? Le choix est difficile, mais lorsqu'il est fait, il vaut mieux s'y tenir.

Et l'absolue nécessité d'une bonne coordination entre les divers acteurs d'un même programme est aussi une évidence parfois mal perçue, voire oubliée. C'est ainsi que l'auteur nous décrit la précarité des relations entre les fabricants de cellules, de moteurs et d'accessoires. N'a-t-on pas vu dans nos hangars, au début de la guerre, des avions qui avaient tout pour voler, sauf des hélices ?

Les remèdes à ce chaos organisationnel paraissent pouvoir être trouvés dans la simple application d'une saine logique et dans la volonté de ne pas se laisser aller à l'improvisation ou à une discontinuité velléitaire. D'autres aspects relèvent cependant d'une démarche moins linéaire. Ne pas rester en retard d'une guerre, par exemple. Ne pas se laisser cerner par le conservatisme de l'après-victoire. Fallait-il en effet, dans le triptyque des engins volants de bombardements, d'observation et de chasse, poursuivre les options de la première guerre, et se trouver, lors de la seconde, bien démunis en bombardiers ? Le pis

encore, peut-être, était d'éviter le choix en croyant au miracle de l'«avion à tout faire », le B.C.R. La technique ne connaît pas encore la recette des engins qui font tout en le faisant bien.

Ces quelques leçons émanent de l'étude d'une courte tranche d'histoire dans un domaine spécialisé. Elles sont de portée très générale. J'en ai fait l'expérience au cours de diverses étapes de mon expérience professionnelle, au Ministère de la Recherche et de la Technologie par exemple, ou à la présidence des agences française et européenne de l'Espace. Le progrès des techniques est essentiel mais sa maîtrise politique ne l'est pas moins. L'histoire militaire des années 1930 donne un exemple frappant de quelques occasions manquées alors que les talents étaient au rendez-vous. Soixante ans plus tard, nous avons je crois, j'espère, beaucoup appris. Nos erreurs sont peut-être moins nombreuses ; elles sont, en tout cas, moins pardonnables.

Merci à Thierry Vivier, analyste pertinent, qui a su rendre particulièrement attrayante une tranche d'histoire qui aurait pu n'être que compliquée. Il prend aussi le soin de rendre un juste hommage aux grands avionneurs que furent Henri Potez et Marcel Bloch ainsi qu'à Pierre Cot et Guy La Chambre qui ont œuvré avec intelligence et générosité pour l'aviation française.

Les Français aiment l'Air et l'Espace. L'ouvrage de Thierry Vivier ne peut que les conforter dans ces amours dont le temps présent montre qu'elles sont roboratives.

PRÉFACE DE M. Maurice VAÏSSE

Directeur du Centre d'études d'histoire de la Défense

L'histoire de l'aviation – et singulièrement de l'aviation militaire – est longtemps restée marginale, l'apanage de spécialistes et de passionnés. Le développement de cette discipline depuis les années 1970 est dû entre autres aux travaux du Service historique de l'armée de l'Air, sous l'aiguillon du général Christienne qui a favorisé une recherche historique de qualité.

L'ouvrage de Thierry Vivier, qui a fait partie de cette équipe de chercheurs, témoigne de l'intérêt nouveau pour l'histoire de l'armée de l'Air. Il s'agit en effet de la version réduite et réécrite d'une thèse. De cet exercice académique, le livre conserve tout le sérieux. C'est une étude globale recoupant plusieurs champs de recherche tant en histoire militaire, diplomatique et politique qu'en histoire économique et sociale pour présenter une synthèse sur la politique aéronautique des années 1930. C'est un travail extraordinairement documenté qui permet de porter un regard nouveau sur toutes sortes de sujets : la personnalité des ministres successifs ainsi que leurs idées (en particulier sur l'action déterminante de Pierre Cot, au moment où celui-ci attire de nouveau l'intérêt des historiens), la politique aéronautique des gouvernements français de 1933 à 1939. Thierry Vivier étudie ainsi les débats stratégiques, particulièrement la controverse entre les tenants du « douhétisme » ou bombardement stratégique et les partisans de l'aviation de chasse, ainsi que les discussions entre les champions d'une armée de l'Air indépendante et les partisans d'une aviation assujettie à l'armée de l'Air ou à la Marine. L'étude de la politique industrielle du ministère de l'Air permet à l'auteur de conclure qu'il n'y a pas de déclin de l'aviation française de 1933 à 1939, mais de noter la défaillance de la politique de réarmement et l'échec de la mobilisation industrielle. Bref, cette suite de tableaux précis, nuancés, objectifs, nous mène des débuts difficiles de l'armée de l'Air indépendante à l'épreuve de 1940. De fait, l'auteur enrichit le débat historiographique sur la défaite française de 1940, en essayant de démêler avec objectivité les responsabilités tant au niveau de la politique aéronautique que de l'armée de l'Air. Thierry Vivier, avec une méticulosité qui l'honore, père au gramme près les torts des uns et des

autres. Dans le sillage du général d'Astier de la Vigerie, il récuse le mythe selon lequel le ciel de France était vide d'avions. Il se garde bien de tomber dans le travers inverse en minimisant l'échec de l'aviation française en 1940. D'un mot, cette étude comble une lacune historiographique importante, et comme telle elle est digne d'être éditée ; et parce qu'elle jette des lumières nouvelles sur le drame national de 1940, elle mérite une lecture attentive.

PROLOGUE

A la veille de la Seconde Guerre mondiale, bon nombre de Français ont le sentiment que leur nation traverse une douloureuse période de décadence. Ils aspirent dès lors à un renouveau et, tel Raoul Dautry en 1937, prêchent pour le redressement du pays et pour la mise en œuvre d'une politique volontariste : *« Qui peut aujourd'hui affirmer de bonne foi que la France est un pays en décadence, une "Femme malade" aussi inutile qu'encombrante et dangereuse pour le monde du XX^e siècle que l'était "l'Homme malade" pour celui du XIX^e siècle. Un pays capable de réalisations si brillantes et si diverses, qui ajoute à l'auréole de la victoire le réconfort de relations amicales avec tant de nations, qui possède un immense empire colonial, qui a une monnaie et des banques saines, la passion de l'épargne, une économie équilibrée, et qui est riche d'une vie morale, intellectuelle et artistique profonde, n'est pas un pays malade. Nul Français, contempteur trop facile du régime, de ses compatriotes et de ses chefs, ne peut en tout cas croire que toute sève est tarie sur notre vieille terre. La France porte assez de bourgeons pleins de promesses pour que nous ayons des raisons d'être fiers et d'espérer. »* (1).

Dans ce message d'espérance du futur ministre de l'Armement datant de 1937, tout est dit sur le désarroi des Français des années trente à l'égard de leurs institutions, du système politique et économique qui régit leur vie quotidienne. En mentionnant la gloire passée, la puissance financière, le prestige culturel et intellectuel de cette France vacillante dont il souhaiterait la renaissance, Raoul Dautry veut à tout prix, comme un certain nombre de ses contemporains, effacer l'image de la nation vacillante et déclinante. Il invoque à cet effet la victoire militaire de 1918, le mythe impérial et préconise l'effort de tous pour l'amorce de cette « renaissance » à laquelle il croit ardemment (2). Cette quête de renouveau, que Jean Touchard a dénommée « *l'esprit des années trente* », passe par la recherche d'un nouvel horizon destiné à rénover, voire à transformer en profondeur l'édifice institutionnel. La nouvelle génération des hommes politiques – et en particulier les jeunes turcs du parti radical-socialiste tels que Daladier, Pierre Mendès-France, Pierre Cot – se présente comme les dépositaires d'un nouveau système de valeurs dans lequel l'arme aérienne prend toute sa place.

Pendant l'entre-deux guerres, l'aviation génère une symbolique ambivalente. Par ses potentialités grandissantes de destruction, elle provoque l'effroi, suggère le cataclysme : la peur du danger aérien et de la guerre aérochimique devient l'une des phobies majeures de l'opinion publique internationale (3). En cette France drainée par un pacifisme diffus, l'aéronautique militaire n'est guère estimée. Toutefois, cette perception négative de l'arme aérienne est atténuée par l'épopée des As de la Grande Guerre : grâce à l'apparition de journaux spécialisés (comme par exemple la revue "Guerre aérienne") et à la floraison d'une abondante littérature consacrée aux exploits des pilotes de guerre ou de grands raids, l'aviateur est assimilé à un chevalier des airs dont les prouesses, l'abnégation, l'insouciance face à la mort le hissent sur un piédestal loin de la « boucherie héroïque » de la guerre des tranchées (4). Héros positif des temps modernes, l'aviateur devient, dans les livres d'Henry Bordeaux, de Jacques Mortane, d'Henri Chambe ou de Saint-Exupéry, l'un des symboles de cette tentative de régénération morale ou politique de la France des années trente : la mise en exergue de ses exploits guerriers, de son éthique liée à l'effort et au dépassement de soi, fait oublier au grand public les vicissitudes économiques et politiques de la Troisième République, suscite l'espoir de la renaissance de la nation française (5).

C'est dans cette atmosphère mentale teintée de pessimisme et d'espérance que s'ouvre l'ère d'une ambitieuse politique aérienne. A la fin des années vingt, un courant favorable à « *l'Air Intégral* » s'esquisse au Parlement. En septembre 1928, juste après la mort accidentelle en avion du ministre du Commerce, Bokanowski, est créé le ministère de l'Air. Le premier ministre de l'Air, Laurent-Eynac, lance une politique volontariste, dite « *politique des prototypes* », qui vise à renouveler qualitativement le parc aéronautique français. La vocation de cette nouvelle politique est autant civile que militaire (6). L'heure est non pas aux tensions mais à la réconciliation franco-allemande sous l'égide de Briand et de Stresemann.

La naissance du ministère de l'Air conduit les dirigeants français à concevoir la mise sur pied d'une armée de l'Air indépendante, qui libérerait l'aviation de la double emprise de l'armée de Terre et de la Marine. Ce projet organique, qui devait se concrétiser dès 1928-1929, traîne en longueur et ne voit le jour qu'en 1933.

C'est à cette date que commence notre étude. Pourquoi 1933 ? Cette année marque à la fois un tournant et un point de départ. En premier lieu, un tournant ou plus précisément une rupture par rapport à la politique des prototypes qui n'a pas donné tous les résultats escomptés et qui a déçu le haut commandement aérien. L'ingénieur Albert Caquot, promoteur de cette politique à finalité essentiellement civile, est progressivement marginalisé pour être finalement évincé au début de 1934. Avec l'arrivée de Pierre Cot au pouvoir et la nomination du général Denain au poste de chef d'état-major général de l'armée de l'Air, le ministère de l'Air prend une nouvelle direction : il s'achemine vers la voie du réarmement, imprime à sa politique générale un caractère beaucoup plus militaire. Au même moment, Hitler accède au pouvoir : c'en est fini de la détente franco-allemande ; l'Allemagne se fait désormais de plus en plus

menaçante. L'armée de l'Air française voit le jour officiellement le 1^{er} avril 1933 dans une phase de crise politique et économique. Les relations franco-allemandes se tendent, le climat international se détériore ; les effets de la Grande Dépression commencent à se faire sentir. C'est l'amarce du creux de la vague, d'une conjoncture sombre qui se termine tragiquement en mai-juin 1940 lors de la bataille de France. L'armée de l'Air connaît, pendant les six années qui précèdent le second conflit mondial, une adolescence bien difficile : elle se présente comme une armée en gestation, en perpétuelle construction (7). Cet inachèvement structurel serait-il le fruit d'une politique aéronautique inconséquente qui constituerait l'un des symptômes de cette « *décadence* » française ? En d'autres termes, la politique menée par les quatre ministres de l'Air (Pierre Cot, général Denain, Marcel Déat, Pierre Cot à nouveau et Guy La Chambre), qui se sont succédé boulevard Victor de janvier 1933 à septembre 1939, aurait-elle été synonyme d'un déclin irrémédiable ou au contraire d'une renaissance latente ? Telle est la première grande question que nous nous sommes posée.

A priori, il serait tentant de répondre immédiatement à cette première grande interrogation en constatant la supériorité de la Luftwaffe dans le ciel de France. Rien ne serait pourtant si hasardeux, la réponse à une telle question supposant l'examen exhaustif des causes de la défaite aérienne de 1940, qui sont sans doute multiples et appellent à la vigilance. Une longue et vigoureuse controverse s'est développée à ce sujet depuis l'époque du régime de Vichy. Elle incite à la prudence eu égard à l'historiographie qui a analysé la bataille aérienne de 1940 et en a tiré diverses leçons. Elle oblige l'historien à un regard rétrospectif sur la politique aéronautique française des années trente : entreprendre une exégèse approfondie des grandes mesures prises par le ministère de l'Air de 1933 à 1939, qui coïncide avec la grande période du réarmement aérien français, revient à cerner les défaillances qui ont pu entacher la politique aéronautique des gouvernements successifs de cette immédiate après-guerre, et à comprendre le faisceau des causes de la vulnérabilité de l'aviation militaire française en 1939-1940.

Avant de se lancer dans une telle investigation, il convient au préalable de se méfier des *a priori* relatifs à la bataille aérienne de 1940 qui reste synonyme dans la mémoire collective d'écrasante supériorité de la Luftwaffe. S'en tenir à ce jugement aboutirait à se méprendre sur les réalités de la politique aérienne française des années trente. Admettre l'idée rebattue, que le ciel en 1940 était désespérément vide d'avions français, fausserait notre analyse dès son stade initial. La thèse selon laquelle l'armée de l'Air a été en 1940 la composante la plus faible du dispositif de défense et ne s'est pas vraiment battue, s'est imposée comme une évidence dans une grande partie de l'opinion publique. Comme le note justement l'historien Robert Franck dans un récent article, les médias, en mettant en évidence l'omniprésence des Stuka, ont contribué à ancrer fortement ce préjugé dans la mémoire collective des Français : « *Grondements rauques des Panzer, sirènes stridentes des Stuka. Aujourd'hui encore, la mémoire des Français est meurtrie par les bruits de mort, médiatisés jusqu'à l'obsession par la radio, le cinéma et la télévision.* » (8).

Or, s'il est vrai de dire que les aviateurs français ont été vaincus par leurs adversaires allemands, il serait faux d'affirmer qu'ils ont été totalement surclassés dans les différentes phases du combat et qu'ils ont constitué le maillon le plus vulnérable de l'armée française.

Ainsi est né un mythe, celui de l'absence et du manque de pugnacité de l'aviation française. Il s'est forgé sous la France de Vichy, dès le lendemain de la défaite, et notamment pendant les audiences du procès de Riom, au cours desquelles on s'est ingénié à désigner des boucs émissaires commodes pour expliquer l'humiliation de mai-juin 1940 (9). L'aviation s'est trouvée au banc des accusés. L'historiographie française de l'après-guerre s'est employée à corriger ces idées reçues dont Vichy s'est fait l'un des principaux protagonistes. De Vichy aux années quatre-vingt, l'optique des historiens français s'est totalement inversée.

Dans son allocution du 20 juillet 1939, le maréchal Pétain inaugure le mythe de l'écrasante infériorité de l'aviation française en 1940 face à la Luftwaffe : *« L'infériorité de notre matériel a été encore plus grande que celle de nos effectifs. L'aviation française a livré à un contre six ses combats. »*

C'est dans le cadre du procès de Riom, de 1940 à 1942, que l'on jette le premier regard rétrospectif sur la prestation de l'armée de l'Air dans la bataille de France. C'est un regard à chaud, le regard de témoins partisans qui ont vécu de plus ou moins près la défaite, à l'arrière ou au front, et qui interprètent à leur manière l'événement. C'est l'heure des règlements de comptes et chacun rejette sur l'autre la responsabilité du naufrage. Plusieurs lignes de fractures apparaissent dans le microcosme aéronautique : tout d'abord, un clivage entre les militaires qui ont tendance à imputer tous les maux au personnel politique et civil, et les « Politiques » qui accusent le haut commandement d'impéritie. Le contentieux entre les techniciens et l'état-major de l'ancien ministère de l'Air surgit également : les uns et les autres se reprochent réciproquement les retards dans les délais de fabrication et de livraison des avions de guerre. Sur le même sujet s'affrontent les avionneurs et les anciens ministres de l'Air : les premiers imputent aux seconds les errements de la politique aéronautique des années trente, et les anciens ministres de l'Air concernés par ces invectives rétorquent verbalement ou par écrit que certains industriels n'ont pas rempli leur contrat. Mais Riom se présente avant tout comme un procès politique qui donne l'occasion à Vichy de mettre en accusation la Troisième République, et en particulier, le Front populaire. C'est dans ce climat passionnel que l'on trouve deux boucs émissaires commodes pour expliquer le revers de l'aviation française en 1940 : Pierre Cot, ancien ministre de Léon Blum, et Guy La Chambre son successeur incarnant la défunte République.

Le régime de Vichy, composé en grande partie de dignitaires de l'armée française, peut ainsi minimiser les erreurs de la sphère militaire dans la préparation et la conduite de la guerre, et jeter les bases d'un ordre nouveau. Ce glissement de perspectives ne s'effectue pas seulement au détriment de l'ancienne société politique ; il vise aussi la jeune armée de l'Air, dont la création en 1933 a toujours été mal acceptée par les terrestres et les marins, qui

occupent d'ailleurs des positions prééminentes dans le gouvernement du maréchal Pétain. L'armée de l'Air n'y est représentée que de façon fort minoritaire et n'incarne pas comme l'armée de Terre ou la Royale une tradition pluriséculaire.

Le procès de Riom, c'est avant tout, sur le plan militaire, le procès de l'aviation, comme en témoigne le réquisitoire du Procureur général à Riom le 15 octobre 1941 : « *Ce feu intense, conjugué avec les bombardements aériens, sous un ciel peuplé d'avions allemands, et vide de tout avion français sans aucune riposte d'une D.C.A. déficiente, provoqua une telle impression de surprise chez les combattants que leur courage ou leur volonté s'en trouvèrent souvent annihilés. Malgré les efforts du commandement, la situation ne put être rétablie et la défaite s'ensuivit inéluctablement* ». Dans le discours de l'armée de Terre, l'anathème est jeté contre l'armée de l'Air. Riom donne lieu à un règlement de comptes interarmées, et à un conflit Terre-Air qui était latent pendant l'entre-deux-guerres et qui éclate au grand jour. Il suffit de lire plusieurs déclarations des généraux de l'armée de Terre pour s'en convaincre.

A l'audience du 17 février 1942, le général Blanchard insiste sur « *l'immense infériorité de notre aviation au regard de l'aviation allemande* », et à celle du 20 mars, le général Héring attribue le manque de coordination entre terrestres et aviateurs en 1940, à l'autonomie trop poussée de l'armée de l'Air. Le général Réquin déclare pour sa part que « *l'aviation de chasse était pratiquement inexistante et les avions à croix gammée avaient la maîtrise absolue de l'Air* ».

Mais ce qui est plus significatif, c'est que les généraux vaincus lors de la percée allemande de Sedan se disculpent en assimilant le désastre de mai à la faillite de l'armée de l'Air. Ainsi le général Georges, qui a dirigé la bataille de mai-juin 1940 sur le front Nord-Est, met l'accent sur la flagrante responsabilité des aviateurs dans la déroute de l'armée française : « *De toutes nos infériorités, c'est certainement celle de l'aviation qui a été ressentie le plus cruellement sur le champ de bataille* ». Le général Corap, commandant l'infortunée 11^{ème} armée mise en pièces sur la Meuse par la foudroyante attaque des Panzer, décoche lui aussi des traits acérés contre l'armée de l'Air dont il déplore les insuffisances de matériel tant en quantité qu'en qualité. Il ne manque pas de reprendre le vieux leitmotiv des terrestres contre les aviateurs : « *La création d'une armée de l'Air absolument indépendante de l'armée de Terre a porté un préjudice grave à la combinaison des armes qui doit être à la base de toute action de guerre. [...] Nous manquions en réalité d'une aviation de combat agissant en coopération intime avec les autres armes de l'armée de Terre.* » Dès le premier choc frontal, l'aviation aurait donc failli à sa mission ; cette défection aurait accéléré considérablement la retraite et la défaite de l'armée de Terre.

Cette unanimité dans l'invective dirigée contre l'arme aérienne est perceptible non seulement dans les propos tenus par ces officiers généraux de l'armée de Terre qui ont reçu une sorte de blanc-seing du pouvoir officiel, mais aussi dans les déclarations du général Gamelin, seul militaire sur le banc des accusés. En qualité d'ancien chef d'état-major général de la Défense nationale, il emploie le

même type d'arguments : « *L'infériorité de notre aviation est la cause principale, matériellement et moralement, de la défaite sur la Meuse.* » Doit-on discerner dans ce déluge de déclarations hostiles à l'arme aérienne une entreprise de dénigrement systématique qui aurait été fomentée par les généraux de l'armée de Terre, comme le suggèrent les chefs de l'armée de l'Air à Riom ? L'idée d'un complot délibéré contre les aviateurs paraît trop déterministe. Mais le fait de rejeter sur la seule armée de l'Air tout le poids de la défaite atteste la création par le haut commandement terrestre d'un mythe, celui de la responsabilité flagrante des aviateurs permettant de masquer ses propres insuffisances. Même le général de Gaulle, dans son appel du 18 juin 1940, participe sans le vouloir à l'élaboration du mythe d'une aviation française complètement dominée par l'ennemi, même s'il met en évidence avec perspicacité la pauvreté de la pensée tactique française : « *Nous avons été, nous sommes submergés par la force mécanique, terrestre et aérienne de l'ennemi. Infiniment plus que leur nombre, ce sont les chars et les avions, la tactique des Allemands qui ont surpris nos chefs au point de les amener là où ils sont aujourd'hui.* » (10).

Parallèlement au procès de Riom, la polémique se nourrit d'une littérature pamphlétaire qui focalise son attention sur les faiblesses de l'armée de l'Air en 1940, et vitupère la politique aéronautique menée avant-guerre par les ministres de l'Air. L'heure est à la diatribe dans les ouvrages tels que ceux de Jean Jalbert sur *Les erreurs fatales du ministère de l'Air*, d'André Maroselli sur *Le sabotage de notre aviation, cause principale de notre défaite*, de Louis Ingrand sur *Le chemin de croix de l'aviation française*, de Pierre Dignac sur *Les malfaiteurs publics*. C'est ainsi non seulement l'armée de l'Air que l'on met au pilori mais aussi la politique aéronautique militaire des années trente, en particulier celle de Pierre Cot qui est présenté au cours des auditions du procès de Riom comme le principal fossoyeur de l'aviation française (11).

Dès le lendemain du drame, les critiques prolifèrent et contribuent à accréditer l'idée d'une inefficacité française. Les apologistes de l'armée de l'Air sont absents du débat. A Riom, Guy La Chambre élève une voix bien solitaire, justifie sa propre action ministérielle de 1938 à 1940. Il s'efforce de démontrer méthodiquement que le désastre incombe non pas au ministère de l'Air qui a tout fait pour que la production aéronautique satisfasse les besoins en avions du haut commandement, mais à l'état-major dans son ensemble, qui n'a pas su organiser et employer l'aviation à bon escient. Jugé par contumace, mais réfugié aux États-Unis, Pierre Cot réplique à ses accusateurs de façon cinglante en leur retournant leurs propres accusations dans un plaidoyer vigoureux, *Le procès de la République*, où il ne ménage ni Vichy, ni Pétain, ni la hiérarchie militaire dans son ensemble (12).

Deux logiques se sont affrontées à Riom : celle des responsables de la politique aérienne française d'avant-guerre et celle de leurs accusateurs issus pour la plupart de la sphère militaire (13). La Haute Cour de Riom a donc instruit dans le domaine aéronautique un double procès : celui de l'armée de l'Air, dont on s'est ingénié à ternir le prestige, le procès de la politique de réarmement aérien mené de 1933 à 1939, et plus précisément le procès de la politique du ministre de l'Air du Front populaire, Pierre Cot, qui a été la cible de

critiques virulentes tandis que Guy La Chambre a été beaucoup plus ménagé par l'accusation.

A la Libération, le Parlement mène une vaste enquête sur les événements survenus en France de 1933 à 1945 (14), et à cette occasion, plusieurs experts de l'aéronautique, qui ont fait une déposition à Riom, témoignent à nouveau. Mais cette fois, il ne s'agit plus d'un procès organisé par le gouvernement de Vichy, et ce n'est ni le procès de l'aviation, ni le procès de la politique aérienne d'avant-guerre. Bien que les deux anciens ministres de l'Air, Pierre Cot et Guy La Chambre, aient pu faire une déposition et développer leur argumentation dans un climat de totale sérénité, l'image négative du rôle joué par l'armée de l'Air pendant la bataille de France et l'idée selon laquelle le Front populaire serait responsable de la défaite aérienne de 1940, se maintiennent. La légende d'une aviation impuissante et passive perdure. Il faut attendre les années cinquante pour que l'on reconsidère l'optique jusque-là admise.

Le général d'Astier de la Vigerie, qui commandait en 1940 la zone aérienne Nord, s'emploie à remettre en cause le discours unanimiste sur les défaillances de l'armée de l'Air dans son fameux livre *Le ciel n'était pas vide* (15). Il s'évertue à prouver que l'importance stratégique et tactique de l'aviation a été mésestimée et minimisée par le haut commandement français qui était en retard d'une guerre et que celui-ci l'a mal employée en temps voulu. Il met en évidence la mauvaise foi d'un certain nombre de hauts dignitaires de l'armée, et en premier lieu, celle du général Gamelin, qui, à la veille de la Seconde Guerre mondiale, rabaisaient l'aviation au rang d'une arme auxiliaire et qui, en 1940, l'ont appelée à la rescousse pour mieux la fustiger ensuite et la dévaloriser. Cette constatation amène dès lors à douter du bien-fondé des salves d'accusations qui ont été portées à Riom contre la politique aérienne des gouvernements de la Troisième République. C'est un sentiment de révolte qui pousse d'Astier de la Vigerie à dénoncer ce qu'il considère comme un tissu de mensonges. Son cri d'indignation à l'encontre des idées reçues permet de franchir une nouvelle étape dans l'interprétation historique de la mise en œuvre de la politique du ministère de l'Air entre 1933 et 1939 et du rôle de l'armée de l'Air pendant la bataille de France : on passe d'une histoire passionnelle et partisane racontée et écrite par ses propres acteurs au stade d'une histoire raisonnée et analytique effectuée par des historiens professionnels et des universitaires. Mais ce passage du Mythe à la raison, de l'esprit partisan à la rigueur scientifique, n'a pas été immédiat : d'Astier de la Vigerie et ceux qui se sont faits les apologistes de l'armée de l'Air, tels que Pierre Closterman, Jean Gisclon ont été amenés à réfuter vigoureusement les accusations portées contre l'armée de l'Air qui leur apparaissaient illégitimes, et à engendrer leur propre mythologie au point de minimiser de façon peut-être excessive l'échec de l'aviation française pendant la bataille de France. La surenchère dans la riposte des défenseurs des aviateurs paraissait inévitable.

Le débat historiographique s'est donc nourri d'une double « mythologie » qui ne s'est pas estompée mais qui a été progressivement corrigée par l'historiographie contemporaine au point d'arriver à une vue plus fine et plus nuancée des responsabilités de la défaite. Le procès de Riom constitue le point de départ

d'une controverse « idéologique » qui, progressivement a revêtu, avec le développement des études universitaires sur l'entre-deux-guerres et la Seconde Guerre mondiale, l'aspect d'une discussion « scientifique ». Il apparaît en tout cas comme une source fondamentale de documentation pour l'historiographie contemporaine, car il met en scène toutes les personnes qui apparaissent de près ou de loin aux milieux de l'aéronautique, et livre leur arguments contradictoires. Tous leurs témoignages sont consignés et fournissent un point de départ obligé, une base de réflexion indispensable au chercheur qui s'efforce de démêler l'écheveau des orientations de la politique aérienne des années trente et des raisons de l'infériorité de l'aviation française en 1940. Avant d'instruire le procès, le tribunal a entrepris une grande enquête en confiant cette tâche à des spécialistes, ce qui a donné lieu à des rapports très solides et dénués de partialité. Le paradoxe veut que le procès de Riom, qui est un procès politique commandité par le régime de Vichy avec des coupables prédésignés, ait suscité un travail préparatoire d'investigation très solide et relativement objectif. Pour l'aviation, plusieurs rapports ont été rédigés à l'attention de la Cour suprême de Riom, comme les rapports Métral ou Chossat qui constituent une mine de renseignements étonnante pour le spécialiste de l'histoire du réarmement aérien et de l'armée de l'Air. C'est avec le recul du temps que les historiens ont pu et peuvent commencer à analyser en toute quiétude, malgré des passions non éteintes, les raisons de la défaite de l'aviation française. Beaucoup ont ainsi été conduits à s'appesantir sur la décennie des années trente : l'étude de la bataille aérienne de 1940 est devenue indissociable du décryptage des mesures qui ont présidé à la naissance de l'armée de l'Air et au lancement ,du réarmement aérien.

Dès la Libération, les hauts dignitaires militaires, qui s'étaient abrités derrière la légalité vichyste et la culpabilité des chefs du Front populaire, doivent à leur tour rendre des comptes. L'épuration entraîne la mise en jugement de ceux qui ont incarné la collaboration et sont à l'origine de la mise en accusation de l'armée de l'Air née sous la Troisième République. Les anciens accusés, tels Pierre Cot et Guy La Chambre, peuvent parler librement et profèrent à leur tour des accusations contre leurs anciens accusateurs, et en particulier contre le haut commandement à dominante terrestre en 1939-1940. Une commission parlementaire est chargée en 1946 d'enquêter sur « *Les événements survenus de 1933 à 1945* » (16). Son entreprise, qui, initialement, est de nature politique et non pas vraiment historique, permet cependant, par la variété des témoignages, de faire ressortir une vision nouvelle des faits qui remet quelque peu en cause les conclusions de la Cour suprême de Riom, et d'introduire le doute sur des certitudes prédéterminées par un pouvoir en place. Il ressort de ce premier travail d'investigation que le Front populaire a été un bouc émissaire commode pour Vichy, que l'armée de l'Air n'a pas nécessairement démérité au combat et que sa défaite résulte, certes, de l'insuffisance de ses moyens, mais aussi et surtout de l'incohérence des ordres donnés par la hiérarchie militaire.

La première véritable étude historique sur la préparation de l'aéronautique française à la guerre et sur la défaite aérienne de 1940 est l'ouvrage du général

Hébrard intitulé *Vingt-cinq années d'aviation militaire (1939-1945)* qui paraît en 1946. Son auteur s'y emploie à décrire les forces et les faiblesses des aviations française et allemande avant et pendant la guerre (17). Au début des années cinquante, Henri Michel est le père fondateur du solide courant historiographique qui a multiplié les études sur la Seconde Guerre mondiale, notamment en créant la *Revue d'Histoire de la Deuxième guerre mondiale*. Dans le sillage de cette grande mouvance, l'histoire de l'aviation militaire française est restée un genre mineur et s'est située pendant longtemps en marge de l'Université française. Elle est restée l'apanage de quelques officiers supérieurs, observateurs avertis de l'histoire de l'aéronautique qui ont fait œuvre d'historiens et ont eu le mérite de lancer le débat sur le réarmement aérien d'avant-guerre, l'organisation de l'arme aérienne à la veille du conflit et sur le rôle de l'armée de l'Air dans le ciel de France en 1940, dans les colonnes de la *Revue de Défense Nationale*, de *Forces Aériennes françaises*, revue créée en 1946 qui, dans son premier numéro, s'est efforcée de tirer les leçons de la guerre. A ce moment précis, la controverse, animée par des officiers tels que le général Gérardot, les lieutenants-colonels Rogé, Le Gaoster, le colonel Lesquen s'interrogent sur les causes de l'infériorité de l'armée de l'Air pendant la campagne de France, et s'empressent d'en tirer des conclusions constructives pour éviter de répéter les erreurs du passé dans le contexte de la montée de la guerre froide (18). En 1952, le débat est vraiment lancé dans le livre iconoclaste du général d'Astier de la Vigerie qui s'insurge contre les idées reçues fortement assénées depuis Riom et forge à son tour une nouvelle vision historiographique : « *on a fait, dit-il, de l'armée de l'Air un bouc émissaire* ». Quatre ans plus tard, on est au cœur de la controverse : Eddy Bauer, dans le numéro d'octobre 1956 de *Forces aériennes Françaises*, présente des « *Opinions sur la bataille aérienne de mai-juin 1940* » (19). La même année, le colonel Goutard publie une œuvre magistrale, *1940 : la guerre des occasions perdues* (20), où il fait le tour de la question avec brio : il souligne que l'aviation française n'était pas dans une si grave situation d'infériorité par rapport à la Luftwaffe, et disloque point par point le mythe d'une armée de l'Air impuissante et passive, ce qui signifierait que la mise sur pied de l'arme aérienne avant-guerre n'était pas aussi mauvaise qu'on pouvait le penser et que les unités aériennes auraient été mal employées en 1940. L'historiographie de la Seconde Guerre mondiale atteint à partir du livre du colonel Goutard un certain degré de maturité : on quitte les domaines de la partialité, de la passion et du manichéisme pour accéder au stade de l'analyse, du doute méthodique, du raisonnement nuancé. L'aviation demeure néanmoins un thème mineur dans la somme historique du colonel Goutard.

Il faut attendre les années soixante-dix en France pour que la politique aérienne des années trente et le comportement de l'armée de l'Air dans la bataille de mai-juin 1940 soient étudiées par des universitaires. En janvier 1969, la *Revue d'Histoire de la Seconde guerre mondiale* consacre un numéro spécial à *L'Aviation française (1919-1940)* où sont abordés trois thèmes pouvant expliquer la défaite des aviateurs français en mai-juin 1940 : « *La production aéronautique militaire jusqu'en juin 1940* » étudiée minutieusement par l'ingénieur de l'Air Jean Truelle ; « *L'évolution de la doctrine d'emploi de l'aviation française de 1919 à 1940* » exposée par le colonel Le Goyet du

Service Historique de l'armée de Terre ; « *L'organisation de la coopération aérienne franco-britannique (1935-1940)* » traitée par les professeurs Jean Lecuir et Patrick Fridenson au nom du Service Historique de l'armée de l'Air. Trois catégories d'historiens ont ainsi contribué à faire sortir de l'ombre l'histoire de la politique aérienne de l'entre-deux-guerres et de l'aviation française pendant la Deuxième Guerre mondiale du domaine confidentiel : les ingénieurs, les militaires et les universitaires (21).

Paradoxalement, comme pour l'étude de l'histoire de Vichy que les Américains ont fait beaucoup progresser avec l'œuvre de Paxton, les Anglo-Saxons ont dans une certaine mesure précédé les Français en s'intéressant à la politique aéronautique militaire de Paris pendant les années trente pour mieux comprendre le désastre français de 1940. Deux Américains ont apporté une pierre dans l'édifice dès le début des années soixante. Il s'agit en premier lieu de John Mc Vickar Haight qui a consacré plusieurs articles entre 1963 et 1965, puis en 1970 un livre sur la politique d'achat d'avions américains par la France entre 1938 et 1940. Il a été suivi peu de temps après, en 1965, par l'historien Robert W. Krauskopf dont le sujet de thèse portait sur la politique aérienne française des années trente *French Air Power Policy (1919-1939)*. Cette étude substantielle de quatre cent cinquante-deux pages, qui a été bâtie à partir de sources américaines, anglaises et allemandes, a permis une avancée considérable non seulement dans la connaissance de la doctrine aérienne française d'avant-guerre, mais aussi dans celle des stratégies aériennes britannique, allemande et russe de la même époque : elle a influencé une poignée d'historiens français, notamment Jean Lecuir, Patrick Fridenson et Robert Franck, mais elle n'a pas eu l'écho qu'elle aurait mérité dans l'hexagone (sans doute parce qu'elle n'a pas été publiée). En revanche, Robert W. Krauskopf n'a apporté que peu d'informations sur la manière dont les autorités françaises ont mis en place l'armée de l'Air dans les années trente et ont élaboré leur stratégie aérienne extérieure. Deux autres universitaires anglo-saxons ont beaucoup contribué dans le courant des années soixante-dix à démêler les fils de cette trame complexe que constitue la politique militaire de la France à l'orée du second conflit mondial : A. Adamthwaite, et surtout Robert J. Young qui, dans son ouvrage *In Command of France, French Foreign Policy and military planning (1933-1939)* a bien mis en évidence l'importance du facteur militaire, et en particulier du facteur aérien, dans la diplomatie française et les relations internationales des années trente. Les historiens anglo-saxons ont eu le mérite de se pencher initialement sur les causes du désastre français de 1940. Ils n'ont d'ailleurs pas été les seuls (22). Un autre historien étranger, Ladislav Mysyrowicz, a fait paraître en 1973 un brillant essai sur la genèse du drame militaire français de 1940 dont le titre est tout à fait révélateur de la démarche suivie : *Autopsie d'une défaite. Les origines de l'effondrement militaire français*. Ce livre a fait date et a eu un grand impact sur l'historiographie française (23).

Assurément, les Français ont été moins prompts à étudier en toute sérénité intellectuelle les origines de leur effondrement militaire, même si les travaux d'Henri Michel ou de Jean-Marie d'Hoop (24) ne sont pas à négliger. Une telle approche réveillait et réveille encore de mauvais souvenirs. En outre, l'histoire

militaire a été longtemps dédaignée : on a eu trop souvent tendance à la réduire à l'« *histoire-bataille* » et à ne pas considérer que l'institution militaire et la politique qui en découlait pouvaient être étudiées dans le contexte global des grands phénomènes du XX^e siècle.

C'est au général Christienne que revient le mérite d'avoir essayé au milieu des années soixante-dix, de promouvoir l'histoire de l'aviation militaire au rang de discipline à part entière en jetant un pont entre le Service Historique de l'armée de l'Air, qu'il dirigeait, et l'Université, il a eu recours à deux moyens pour mener à bien son ambitieux objectif : organisation de colloques internationaux avec le concours de l'Institut d'Histoire des Conflits Contemporains qui s'est substitué au Comité d'Histoire de la Seconde guerre mondiale ; recrutement de chercheurs venant de l'Université (Patrice Buffotot, Patrick Facon...) qui ont ajouté une nouvelle corde à l'arc du S.H.A.A., celle du centre de recherche d'histoire aéronautique. Cette tentative de rapprocher l'histoire militaire de l'Université a abouti à une production fructueuse de travaux sur l'aéronautique militaire française de l'entre-deux-guerres et sur la bataille aérienne de 1940. Il faut signaler les études exhaustives de Patrice Buffotot, du général Christienne et de Patrick Facon sur l'aviation militaire des années vingt et trente, qui jettent un éclairage nouveau sur les grands aspects de la politique aéronautique pratiquée en France de 1919 à 1939 (réarmement aérien, politique industrielle, politique du personnel et du matériel, réorganisation des forces aériennes et naissance de l'armée de l'Air etc...) pouvant expliquer les déficiences de l'armée de l'Air en 1940.

Cette ouverture du S.H.A.A. sur le monde universitaire a eu des répercussions au cours des années quatre-vingt, puisqu'elle a facilité la parution de deux thèses remarquables qui représentent deux références solides dans l'histoire de l'aéronautique : celle de Robert Frank consacrée au *Prix du réarmement aérien en France (1935-1939)* où une large part est réservée à l'évaluation et à l'interprétation du coût financier du réarmement aérien français dans les années trente, et celle d'Emmanuel Chadeau portant sur *L'industrie aéronautique en France (1900-1950)* (25). Ce coup de projecteur braqué sur les années trente permet de mieux saisir actuellement les errements de la politique du ministère de l'Air et les difficultés innombrables qu'il a rencontrées pour édifier une armée de l'Air opérationnelle, née seulement en 1933, bien jeune et bien fragile.

Parallèlement, les historiens du S.H.A.A. ont fait paraître en 1980 une intéressante *Histoire de l'aviation militaire française* qui remonte aux origines de l'arme aérienne (aérostats de la Révolution française, guerre de 1914-1918) pour retracer son histoire jusqu'à nos jours (26). Cet ouvrage collectif met en relief les principales étapes de la politique aéronautique militaire de l'entre-deux-guerres et donne une description minutieuse des opérations aériennes de 1940. Depuis, le S.H.A.A. a publié un certain nombre d'articles dans la *Revue Historique des Armées* sur la doctrine aérienne élaborée par l'E.M.A.A., sur l'importance du facteur aérien dans la décision du Président Daladier pendant la crise de Munich et dans la bataille aérienne de 1940. Cependant, il a consacré peu d'études sur la politique aérienne extérieure, sur les relations aéronautiques que la France s'est évertuée à nouer avec ses alliés d'Europe centrale et orientale.

En revanche, il a contribué dès les années soixante-dix à la parution d'un ouvrage très documenté sur la coopération aéronautique franco-britannique de 1935 à 1939. L'ouverture du S.H.A.A. sur le monde universitaire a continué à porter ses fruits. Par ailleurs, on ne doit pas oublier les études historiques de Jean-Baptiste Duroselle, de Maurice Vaisse et de Jean Doise qui y intègrent aisément l'histoire de l'aviation militaire. Dans *La décadence* et *L'abîme* de Duroselle, et dans *Diplomatie et outil militaire* de Jean Doise et de Maurice Vaisse, le lecteur comprend toute l'importance du fait aérien dans les relations diplomatiques, notamment dans la crise tchécoslovaque de 1938, et dans les rapports de force au moment de la conflagration de 1940 (27). Il convient de noter également la contribution du groupe d'historiens qui s'est formé au sein du CNRS, l'Institut d'Histoire du Temps Présent. Dans ce sillage, Robert Frank, spécialiste des aspects financiers du réarmement, en se demandant si le « Front populaire a perdu la guerre », réfute l'argumentation héritée directement ou indirectement de Vichy, déculpabilise le gouvernement de Léon Blum, souligne que l'infériorité qualitative et numérique de l'aviation française n'a pas été telle qu'on l'a imaginée (28).

Ce renversement de perspectives opéré par l'historiographie conduit à s'interroger sur le bien-fondé des critiques qui ont été formulées à l'origine sans beaucoup de nuances contre les trains de mesures adoptés par les ministres de l'Air successifs. Les défaillances de la politique aéronautique militaire ont-elles été flagrantes au point de précipiter l'armée de l'Air dans l'abîme de 1940 ? Le front populaire si souvent incriminé, par les avantages sociaux accordés aux ouvriers de l'industrie aéronautique ou par sa politique de Défense nationale, aurait-il contribué à l'affaiblissement de la puissance aérienne française au point de la rendre inférieure à son homologue allemande ? Ou au contraire, cette responsabilité du Front populaire ne relèverait-elle pas du mythe ? N'y a-t-il pas eu des éléments positifs dans la politique aéronautique française des années trente ? C'est autant de questions que nous devons nous poser par rapport à l'échéance terminale que représente pour notre sujet le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale en septembre 1939 et le drame de mai-juin 1940.

Mais, il semble important de ne pas limiter la conception de notre étude à l'observation des causes de la défaite aérienne de 1940. Cela reviendrait à réduire notre optique à un examen des responsabilités des uns et des autres ou de certaines catégories de personnes avec le risque de tomber nous-mêmes dans le piège du manichéisme. Nous avons pris le parti de nous pencher sur les conditions de la mise en œuvre de la politique aéronautique militaire (mécanismes de décision et groupes d'influence) et sur ses principaux volets (instauration des rouages de l'armée de l'Air, politique du matériel et du personnel, politique industrielle et plans de réarmement, élaboration de la doctrine d'emploi de l'aviation et de la stratégie extérieure, coopération aéronautique avec les pays alliés). Nous avons pensé ainsi être en mesure de mieux caractériser la politique, de mieux discerner sa continuité ou sa discontinuité, sa cohérence ou ses anomalies, d'une part, par rapport aux impératifs du réarmement, qui exigeraient une véritable course contre la montre, d'autre part, par rapport aux défis extérieurs lancés par les puissances de l'Axe et par rapport à la question des alliances.

Par cette approche avant tout analytique, nous nous sommes demandé si la politique mise en application par les ministres de l'Air de 1933 à 1939 correspondait à une politique globale ou si elle ne s'apparentait pas à un ensemble de mesures disparates, décidées au gré des circonstances. Autrement dit, y a-t-il eu une ou plusieurs politiques aériennes ?

Dans la plupart des études qui ont porté sur les grandes mesures prises par le ministère de l'Air de 1933 à 1939, on a eu tendance à assimiler la politique de Pierre Cot de janvier 1933–février 1934 à celle du général Denain, qui occupe le poste de chef d'état-major général de l'armée de l'Air à partir du début de l'année 1933 et qui succède à son ancien ministre de tutelle en février 1934 pour rester dans sa fonction jusqu'en janvier 1936. Plusieurs historiens ont évoqué la période Cot–Denain pour la phase de janvier 1933–1934.

Cependant, nous nous sommes aperçus que, même si Cot et Denain ont étroitement collaboré et formé un tandem bien soudé en 1933 et au début 1934, leurs deux « ministériats » (29) sont dissemblables en raison de la différence de personnalité entre les deux hommes : autant le premier, jeune turc du parti radical et brillant agrégé de droit, a placé son action, par son goût pour la diplomatie, sous le signe des relations internationales, autant le second, aviateur militaire de carrière, a marqué son passage boulevard Victor sous le sceau de la spécificité aéronautique, de la nécessité de construire l'armée de l'Air tant du point de vue structurel que matériel. Chaque ministre a en réalité conféré à la politique qu'il a mise en oeuvre son empreinte personnelle. Cette constatation s'applique non seulement au Pierre Cot de 1933–34 ou au général Denain, mais aussi au Pierre Cot ministre de l'Air du Front populaire ou à Guy La Chambre, ministre de l'Air des gouvernements Chautemps, Blum et Daladier de janvier 1938 à mai 1940. Comme le général Denain, Guy La Chambre n'a pas le même tempérament que Pierre Cot : autant son prédécesseur est épris de grandes idées relatives au respect du droit international, de la sécurité collective, autant Guy La Chambre apparaît comme un pragmatique préoccupé avant tout des problèmes matériels posés par la politique industrielle de réarmement. Ce contraste entre les deux personnalités donne à leurs actions ministérielles respectives des orientations différentes : alors que Pierre Cot privilégie la politique d'alliance avec les nations d'Europe centrale et orientale, le ministre de l'Air du gouvernement Daladier s'attache avant tout à résoudre la pénurie de matériel à laquelle est confrontée l'armée de l'Air et considère la politique étrangère comme un domaine qui n'est pas directement de son ressort.

Aussi avons-nous bâti le plan de notre étude en fonction du paramètre de la personnalisation de l'action ministérielle. Un seul ministre de l'Air de la période qui nous intéresse échappe à ce critère : il s'agit de Marcel Déat qui est resté si peu de temps en poste au ministère de l'Air qu'il n'a pu imprégner les projets de son administration centrale de ce qui lui tenait le plus à coeur.

La paramètre chronologique a représenté également pour nous un critère primordial pour l'organisation de notre problématique. Nous avons en effet remarqué que la mise en vigueur de la politique aéronautique française a été ponctuée au cours des années trente par quatre grandes phases. La première

phase, coïncidant avec le premier ministériat de Pierre Cot (janvier 1933–février 1934), correspond à la fixation de quelques grandes finalités relatives à la réorganisation du ministère de l'Air et de l'aéronautique militaire, au lancement du réarmement et à une nouvelle optique en matière de diplomatie aérienne.

Ce stade initial, qui représente le franchissement d'une première étape par l'institutionnalisation d'une armée de l'Air indépendante, est suivi d'une seconde grande étape, celle du passage boulevard Victor du général Denain, qui, de février 1934 à janvier 1936, poursuit les réformes de structures annoncées sous l'égide de son prédécesseur et réalise le démarrage du Plan I. Une certaine continuité d'action avec l'œuvre de Pierre Cot est perceptible au niveau de la restructuration du ministère de l'Air et des forces aériennes ainsi qu'au niveau des mesures entreprises pour déclencher le processus du réarmement aérien. En revanche, s'effectue un net infléchissement dans le domaine de la diplomatie aérienne. Ainsi, nous nous sommes sentis obligés de bien différencier les ministériats de Pierre Cot et du général Denain. De plus, Pierre Cot n'a pas manqué par la suite de critiquer la politique industrielle de son prédécesseur, ce qui tendrait à signifier que la politique aéronautique commencée en 1933 a été sensiblement modifiée à l'époque du général Denain. Pourquoi Cot en est-il venu à critiquer le train de mesures décidées par son ancien chef d'état-major général qui a été pourtant dès février 1933 le principal instigateur des réformes de structures amorcées par le ministère de l'Air. C'est dire que l'optique des deux hommes a été différente, bien qu'ils aient été à l'origine les promoteurs d'une même politique dans le domaine aérien.

Cette différence de perspectives se fait nettement sentir dès lors que Cot revient en juin 1936 boulevard Victor, précédé peu de temps auparavant par Marcel Déat : il renverse complètement les données de la stratégie industrielle de Victor Denain en se préoccupant dans un premier temps non pas de produire le maximum d'avions pour contrecarrer la puissance aérienne renaissante de l'Allemagne, mais de rénover les infrastructures des usines aéronautiques. De plus, il relance une ambitieuse politique aérienne extérieure négligée quelque peu par le général Denain. Cette double démarche adoptée par Pierre Cot au moment du Front populaire marque un nouveau tournant que d'aucuns – notamment à Riom – ont considéré comme un virage fatal annonçant la défaite aérienne de 1940. Que retirer de ces allégations ? Nous les examinerons au cours de cette étude. Quoiqu'il en soit, la politique aérienne du Front populaire, marquée fortement de l'empreinte personnelle de Pierre Cot en 1938, représente une nouvelle grande phase au cours de laquelle se traduit la volonté du ministre de l'Air de l'époque d'enrayer le cours des choses, de remettre en cause l'éventail des mesures prises pendant les années 1934–1935. La période janvier 1936–janvier 1938 constitue en effet un changement de cap avec le ministériat éphémère de Marcel Déat de janvier à juin 1936, puis celui de Pierre Cot qui s'échelonne de juin 1936 à janvier 1938. L'action du jeune turc du parti radical rencontre de nombreux obstacles ; ses adversaires politiques, par leurs critiques acerbes au Parlement ou dans la presse contribuent à le déloger de son bureau du boulevard Victor.

Janvier 1938 marque une nouvelle césure avec l'arrivée d'une nouvelle équipe qui ne se prive pas de fustiger verbalement ou par écrit les orientations de la politique de Cot sans pour autant les remettre fondamentalement en cause : dans le domaine industriel, l'équipe de Guy La Chambre suit la voie tracée par son prédécesseur mais elle se comporte comme si elle s'en écartait ; en revanche, elle tourne le dos à l'œuvre doctrinale et à la stratégie aérienne extérieure échafaudées par le Front populaire.

La politique aéronautique de la France des années trente a été ainsi à notre avis rythmée par quatre temps forts : le premier ministériat Cot (janvier 1933–février 1934) jalonné par une série de projets qui restent pour la plupart en gestation ; puis survient la période du général Denain (février 1934–janvier 1936) qui se caractérise principalement par le lancement du premier plan de réarmement et par la première mise sur pied des rouages de l'armée de l'Air ; de janvier 1936 à janvier 1938, la politique du ministère de l'Air est dominée par la tentative de redynamisation de la politique de réarmement et de diplomatie aérienne ; de janvier 1938 à septembre 1939 Guy La Chambre s'efforce, malgré maintes difficultés, de préparer la puissance aérienne française à la guerre. Cette gradation en quatre moments importants reflète une certaine évolution de la politique aéronautique dont il importera de dégager les caractéristiques majeures, les principales tendances conjoncturelles.

Notre réflexion ne s'est pas bornée à repérer dans la politique aérienne des années trente les causes de la défaite de l'aviation française en 1940 ou les éléments d'un renouveau ou d'un déclin. Nous avons cru bon de nous pencher également sur la diplomatie aérienne des gouvernements successifs. L'historiographie a jusque-là laissé de côté ce thème d'étude, à l'exception des relations aéronautiques franco–allemandes et franco–britanniques qui ont donné lieu à des communications dans plusieurs colloques ou qui ont suscité un certain nombre d'études du S.H.A.A. (30). Cependant, la coopération aéronautique militaire que la France s'est efforcée de développer avec les États de la Petite-Entente, la Pologne ou l'U.R.S.S., n'a pas encore été vraiment étudiée en profondeur, si l'on excepte les articles d'Antoine Marès sur les attachés militaires en Europe Centrale, de Maurice Vaïsse sur l'attitude du haut commandement français à l'égard de l'Armée rouge et de Patrick Facon sur la crise de Munich ou l'ouvrage récent du colonel Pierre Le Goyet sur les relations militaires franco–polonaises de l'entre-deux-guerres (31). Récemment, les historiens anglo-saxons ont apporté un éclairage nouveau et intéressant sur les rapports noués entre Paris et les pays de l'Europe de l'Est : c'est le cas de l'historienne américaine Nicole Jordan, qui, dans un livre intitulé *The Popular Front and Central Europe. The dilemmas of French impotence (1918–1940)*, dévoile nombre d'aspects des efforts entrepris par les gouvernants français pour établir une collaboration militaire suivie, et notamment aéronautique, avec les nations d'Europe centrale et orientale (32).

Les archives du S.H.A.A. dans la série 2 B ne sont pas très riches à ce sujet, sauf pour ce qui concerne les relations franco–roumaines, voire franco–russes. Néanmoins, elles nous ont livré des petites synthèses non datées mais effectuées à coup sûr au début de la Seconde Guerre mondiale par le service historique de l'Air de l'époque qui s'était retiré au moment de la débâche à la base de

Toulouse-Bordelongue. Ces synthèses sont manifestement dénuées de partialité et ont le mérite de présenter des faits bruts et précis sans qu'aucun jugement de valeur n'y soit émis. En outre, les documents diplomatiques français, compilés dans les gros ouvrages à couverture bleue du ministère des Affaires étrangères, ont constitué une source d'information non négligeable. Les documents du S.H.A.T., très abondants, nous ont permis également de compléter ce qui pouvait manquer. A l'aide de ces sources d'origines variées, nous avons pu reconstituer le tissu des relations entretenu par l'aviation française avec ses partenaires de l'Europe orientale, voire même de l'Europe balkanique (Turquie, Grèce). Nous avons ainsi essayé d'évaluer la place que la stratégie aérienne extérieure occupait dans la gamme des mesures envisagées par les ministres de l'Air successifs. Nous nous sommes demandé par ailleurs si la défaite de l'armée de l'Air en 1940 n'était liée qu'à des facteurs de politique intérieure, en d'autres termes si elle n'était pas susceptible d'être expliquée par des causes exogènes. La complexité des rapports, que l'aviation française a entretenus avec ses alliés potentiels, n'a-t-elle pas entravé la faculté de décision et d'action du haut commandement aérien français ? Question fondamentale quand on sait qu'à l'époque des incompatibilités d'humeur pouvaient exister entre certains des alliés de la France à qui il s'avérait dès lors fort difficile de bâtir une coalition aérienne. Si la diplomatie aérienne a conduit Paris à une impasse, cela signifie-t-il que le ministère de l'Air, en étroite symbiose avec le Quai d'Orsay a failli à sa mission d'émissaire de l'aviation, ou que ses partenaires étrangers ne lui ont pas facilité la tâche ? Par cette interrogation, nous posons le problème suivant : la France doit-elle s'imputer à elle seule la déroute de son aviation, n'y a-t-il pas une « responsabilité » partagée avec d'autres puissances européennes dans la défaite ? Il est clair ici qu'il s'agit non pas d'accuser mais de comprendre l'incapacité des Français à enrayer la montée en puissance de la Luftwaffe à la veille de la Seconde Guerre mondiale. Paris a pu être desservie par ses propres maladresses mais aussi par ses propres alliés.

Nous avons souhaité arrêter notre étude à septembre 1939, qui correspond au déclenchement du second conflit mondial et au début de la « *drôle de guerre* ». Aller au-delà de cette échéance finale nous aurait amené à déborder de notre sujet qui est axé essentiellement sur la préparation de la guerre aérienne par la France, sur sa politique de réarmement et de création d'une armée de l'Air indépendante. La « *drôle de guerre* » et la bataille de mai-juin 1940 ne représentent dans notre champ d'investigation historique qu'une étape finale, que la résultante de la politique aérienne des années trente, une résultante qui permet de dresser un bilan global sur les mesures prises successivement par les quatre ministres qui se sont succédé boulevard Victor entre janvier 1933 et septembre 1939. Cette phase ultime n'a donc retenu notre intérêt que dans la mesure où elle reflétait la mise en application des grandes directives décidées par le ministère de l'Air depuis 1933. Analyser les opérations militaires de 1940 nous aurait amené à traiter un tout autre sujet, celui du rôle de l'armée de l'Air dans la bataille de France et de son devenir une fois l'armistice signé. Pourquoi nous être appesantis sur la politique aéronautique militaire de la France ? Si elle a incité un certain nombre d'historiens à consacrer plusieurs articles sur différents aspects de sa mise en œuvre, elle n'a jamais été l'objet d'un travail de thèse en

France. Cependant, en 1965, un historien américain Robert W. Krauskopf de l'Université de Georgetown a rédigé une thèse intitulée *French Air Power policy (1919-1939)* au moment où De Gaulle à Paris essaye d'insuffler à la France cet esprit de grandeur qui à son sens lui manque, de développer une politique d'indépendance nationale fondée sur la dotation de l'arme nucléaire et sur la construction d'une Armée digne de ce nom. Dans sa préface, il est manifeste que l'historien américain s'étonne de ce contraste entre une France en déclin qui sombre en 1940 et la France des années soixante qui, après les guerres coloniales d'Indochine et d'Algérie, renaît de ses cendres et aspire à nouveau à la grandeur par le lancement d'une ambitieuse politique de Défense nationale. Cette France qui a défié Kennedy et défie l'Amérique de Johnson le fascine. Aussi veut-il comprendre comment cette nation a pu sombrer en 1940 pour renaître une vingtaine d'années plus tard. Robert W. Krauskopf souhaite dans sa démarche élargir sa perspective en s'intéressant également en parallèle aux politiques de défense des partenaires européens de Paris pendant l'entre-deux-guerres. Il s'appuie sur les archives diplomatiques anglaises, allemandes, américaines, sur une abondante bibliographie, fournit une somme d'informations très importante sur la doctrine aérienne des puissances de l'époque, et donne un aperçu sur la politique extérieure des ministres de l'Air. Son étude est en revanche moins approfondie sur les mesures prises par le ministère de l'Air français dans le domaine du réarmement, de la politique industrielle et dans le processus des réformes de structures (consolidation des rouages du ministère de l'Air, mise en place de l'organisation de l'armée de l'Air). La thèse de Robert W. Krauskopf, même incomplète sur certains points, a représenté une avancée notable, d'autant plus remarquable qu'à la même époque très peu d'historiens français ont porté leur regard sur l'histoire de l'arme aérienne française (33). Un autre américain, John Mc Vickar Haight a permis aux Français de découvrir en ce début des années soixante un des volets de leur politique aéronautique d'avant-guerre : les achats d'avions américains par Guy La Chambre à la veille du second conflit mondial (34). Il faut attendre les années soixante-dix et quatre vingt pour que l'historiographie française consacre véritablement des études exhaustives à l'aviation française de l'avant-guerre. En 1969, la *Revue d'Histoire de la Seconde Guerre Mondiale* réserve un numéro spécial à l'aéronautique française des années trente et de l'année quarante. Avec l'arrivée du général Christienne à la tête du S.H.A.A., l'histoire de l'aviation militaire a ouvert ses portes à l'Alma Mater : la création d'une section « Recherche » et le recrutement de chercheurs formés à l'Université ont permis de multiplier les études sur l'aviation des années trente. Il convient de souligner au passage les articles de Patrick Fridenson et de Jean Lecuir sur les relations aéronautique franco-britanniques, de Patrice Buffotot et du général Christienne sur la genèse et les problèmes doctrinaux de l'armée de l'Air dans les années vingt et trente, de Patrick Facon sur les plans de réarmement (Plans I et V), d'Arnaud Teyssier sur les ambiguïtés de la doctrine d'emploi de l'aviation et sur le général Joseph Vuillemin. Parallèlement, le général Christienne a pris l'initiative originale de créer une section d'histoire orale chargée d'interviewer les pilotes de guerre, les officiers de l'armée de l'Air ou les anciens ministres : c'est ainsi que deux anciens ministres de l'Air des années trente, Pierre Cot et Guy La Chambre, ont

pu témoigner juste avant de mourir. Ces témoignages oraux n'ont pu que rendre encore plus vivante cette histoire de la politique aérienne française des années trente. En outre, le S.H.A.A. a reçu de nombreux papiers personnels d'anciens témoins-clés de la période d'avant-guerre, qui ont été versés dans la série Z, à commencer par ceux de Guy La Chambre, qui déposés sous le nom de fonds La Doucette, représente une masse de documents impressionnante et fort précieuse pour reconstituer le faisceau des mesures prises par le ministère de l'Air pendant les années 1933-1939.

Les ingénieurs Ziegler et Thouvenot ont laissé nombre d'archives intéressantes au château de Vincennes. Des documents relatifs au général Denain et Vuillemin ont été déposés également dans cette très riche série Z, qui est venue compléter substantiellement la série B du S.H.A.A., ayant trait à l'entre-deux-guerres : cette série comporte un certain nombre de documents dignes d'intérêt mais au caractère très administratif et qui peuvent parfois laisser le chercheur sur sa faim. La série 3 D, relative à l'époque du régime de Vichy, possède des fonds très instructifs sur ce qui s'est passé au ministère de l'Air pendant les années trente, en particulier des archives provenant du procès de Riom, qui ont le mérite de montrer la plupart des décideurs et des acteurs du microcosme aéronautique français. Les rayons de la bibliothèque du S.H.A.A. nous ont ainsi permis d'avoir accès à la presse aéronautique (*Les Ailes, L'Aéronautique, Revue de l'Aéronautique militaire, Revue du Ministère de l'Air, revue de l'Armée de l'Air...*) de l'entre-deux-guerres qui nous ont servi à compléter les lacunes ou les silences des archives officielles (35).

Cette moisson d'archives et d'articles du S.H.A.A. a eu des retombées positives dans le monde universitaire, en particulier dans les domaines de l'histoire diplomatique et de l'histoire du réarmement. Jean-Baptiste Duroselle et Maurice Vaïsse se sont référés à cette floraison de documents et d'archives pour évoquer dans leurs ouvrages respectifs, *La Décadence (1932-1939)* et *Diplomatie et outil militaire*, le rôle ou l'influence de l'aviation militaire dans la diplomatie ou dans la balance du rapport de forces entre les futurs belligérants. Emmanuel Chadeau et Robert Franck ont pour leur part dans leurs thèses respectives sur l'industrie aéronautique et le réarmement français consacré nombre de pages à la politique industrielle et à la politique de financement des plans de réarmement aériens qui se sont succédé en cascade entre 1933 et 1939 (Plans I, Q, II, III, IV, V). En outre, Mme Elisabeth du Réau a soutenu sa thèse sur Édouard Daladier : elle confirme dans la bibliographie consacrée à Daladier, que l'homme de Munich a fait l'impossible à l'aube de la Seconde Guerre mondiale, pour mettre l'aviation française en mesure de résister à la redoutable Luftwaffe, en développant au maximum la puissance aérienne française.

L'abondance des études et des archives du S.H.A.A., où nous avons eu la chance de travailler en qualité de chercheur, et la publication récente de ces sommes historiques nous a incité à amorcer ce travail de longue haleine sur la politique aéronautique militaire des années trente. A l'exception de l'ouvrage collectif du S.H.A.A. sur *l'Histoire de l'aviation militaire française*, aucune synthèse n'avait été entreprise sur cette question. C'est bien d'abord ce thème synthèse que nous voulons employer pour caractériser la thèse que nous

présentons ici. La multiplication des études sur le réarmement et l'industrie aéronautique (nous pensons ici aux travaux de Robert Frank, d'Emmanuel Chadeau et de Jean-Louis Crémieux-Brilhac) sur la doctrine d'emploi de l'aviation militaire, sur la mentalité des officiers-aviateurs, sur des phénomènes sociologiques comme l'Aviation populaire, ou sur l'attitude du haut commandement des années trente face à des crises internationales telles que la remilitarisation de la Rhénanie (en mars 1936) ou la crise de Munich, nous a conduit à vouloir procéder à une synthèse globale de toutes ces études riches d'enseignements mais trop parcellaires pour présenter une vue d'ensemble approfondie sur la politique générale du ministère de l'Air dans le domaine militaire au cours des années trente. Ce foisonnement des contributions historiques sur l'aéronautique militaire de l'entre-deux-guerres nécessitait l'établissement d'une analyse globale de tous ces éléments historiographiques. C'est ce que nous nous sommes efforcé de faire, en cherchant à intégrer les grandes conclusions des historiens concernés dans le cheminement de nos propres recherches et de nos propres déductions. Cependant, nous n'avons pas souhaité nous contenter de cette première démarche.

Comme tous nos collègues historiens, nous avons eu aussi le souci d'explorer des champs d'investigation encore peu explorés ou inexplorés. Nous avons ainsi axé dans un premier temps nos recherches sur les politiques aériennes de Pierre Cot, du général Denain ou de Marcel Déat, trop rapidement ou allusivement étudiées dans les articles ou les ouvrages se rapportant à la période des années 1933-1936. Nous nous sommes par exemple rendu compte que le ministériat de Marcel Déat, du fait de son caractère éphémère, avait été sous-estimé alors qu'il porte en germe des idées originales en matière de politique industrielle. Même constatation pour le ministériat du général Denain, dont l'exégèse est primordiale pour comprendre les vicissitudes du réarmement aérien français et les difficultés de mise sur pied d'une armée nouvelle.

Par la suite, nous avons pris beaucoup de plaisir à décomposer les principaux maillons de la politique aéronautique militaire du Front populaire, que l'on ne connaissait jusque-là que superficiellement à travers des témoignages partiels ou contradictoires. Cette approche des problèmes aéronautiques du Front populaire nous a beaucoup appris sur le dynamisme d'un Pierre Cot ou d'un Jean Moulin (qui était son chef de cabinet) en matière de politique extérieure mais aussi dans le domaine de la politique industrielle. La personnalité de Pierre Cot, à la fois très forte et très controversée, a émoustillé notre appétit de recherche : a-t-il été, comme d'aucuns l'ont prétendu, le fossoyeur de l'industrie et de l'aviation française ? La littérature pamphlétaire a fleuri contre lui dès 1933, mais surtout à partir de 1936-1937.

Le personnage, par sa force de caractère, la vigueur de ses projets et de son engagement politique a provoqué de nombreuses polémiques, n'a pas laissé et ne laisse toujours pas indifférent. Même aujourd'hui, il est l'objet d'une virulente controverse qui oppose actuellement Daniel Cordier, ancien secrétaire et talentueux biographe de Jean Moulin, au journaliste Thierry Wolton, qui, dans son dernier livre, après les allégations de Peter Wright (ancien sous-directeur des services secrets britanniques) et de certains transfuges russes, soutient la thèse

selon laquelle Pierre Cot aurait travaillé comme espion pour le compte de l'U.R.S.S. (36). N'ayant aucun élément pour répondre à cette question, nous l'avons écartée d'avance de notre problématique tout en constatant simplement que le ministre de l'Air du Front populaire était profondément attaché au principe d'une alliance militaire et d'une collaboration aérienne avec l'Union soviétique afin d'enrayer la montée en puissance du III^{ème} Reich et lui infliger un échec en cas du déclenchement d'une guerre aérienne brusquée par la Luftwaffe. La thèse de science politique, que prépare actuellement Mlle Sabine Jansen sur Pierre Cot : *Du radicalisme au progressisme (1895-1977)*, apportera sans aucun doute à ce sujet un certain nombre de réponses.

Ce qui nous a en tout cas passionné et stimulé pour aller de l'avant dans notre découverte de la politique du ministère de l'Air, c'est l'opposition de caractère très nette entre le bouillonnant Pierre Cot et le placide Guy La Chambre, qui, en dépit de difficultés presque insurmontables, a déployé en 1938-1939, avec le tempérament qui est le sien, une intense activité pour préparer la France à la guerre aérienne. Comment un homme aussi effacé comme Guy La Chambre a pu du jour au lendemain dépenser autant d'énergie et affronter tous les problèmes qui se posaient, alors qu'il ne semblait pas prédisposé à assumer de telles responsabilités, même si son expérience antérieure de président de la commission de l'Armée l'avait familiarisé avec les questions du réarmement. Dans la phase ultime de nos recherches, nous nous sommes attaché à défricher ce vaste terrain des relations aéronautiques de la France avec les pays d'Europe orientale, qui, jusqu'à présent, était resté en grande partie vierge.

En outre, n'était-il pas important de donner à l'armée de l'Air, armée de techniciens qui est née il y a plus de cinquante ans et qui a toujours été synonyme de modernité, une mémoire, une conscience d'elle-même et de son passé, certes récent, mais jalonné d'éléments innombrables à éclaircir ? Nous n'avons pas dressé une histoire de l'armée de l'Air – ce n'était pas notre sujet – mais nous croyons avoir pu apporter une petite pierre à l'édifice que symbolise cette armée de l'Air en perpétuel changement. Nous ne sommes d'ailleurs pas seuls à nous intéresser à l'histoire de l'armée de l'Air : d'autres historiens, tels que M. Hodeir, C. d'Abzac-Epezy, M. Gourdin, préparent des sujets de thèses sur l'histoire de l'arme aérienne. M. Hodeir étudie l'aéronautique militaire des années vingt, C. d'Abzac-Epezy l'armée de l'Air de l'armistice à l'époque du régime de Vichy, M. Gourdin l'histoire de l'École de l'Air (1935-1985). Par ailleurs, Pascal Vennesson a soutenu en 1993 une thèse de Science Politique sur *L'institutionnalisation de l'armée de l'Air (1890-1934)* où il évoque les prodromes de l'arme aérienne depuis le premier vol de Clément Ader jusqu'à la naissance institutionnelle de l'Air. Deux autres thèses ayant trait à l'aéronautique française de l'entre-deux-guerres sont en gestion : l'une sur *Les Bretons et l'aéronautique des origines à 1939* préparée par M. Thierry Leroy à l'Université de Brest, la seconde sur *L'activité aéronautique en Aquitaine de 1915 à 1970* préparée par Mlle Marie-José Augustin à l'Université de Bordeaux II. Cette floraison récente montre que l'historiographie française tend à atteindre un certain degré de maturité dans son approche de l'histoire de l'arme aérienne (37).

L'histoire militaire, qui pendant longtemps a été dédaignée du fait de sa dépendance extrême à l'événementiel, a quelque peu tendance à sortir de son ghetto, parce qu'elle est traitée différemment. Une histoire monumentale de la France militaire vient de sortir chez P. U. F. (le volume III présente la période 1870-1940), au même titre que les impressionnantes *Histoire de la France rurale* et *Histoire de la France urbaine* (38). Désormais, l'institution militaire est perçue par les historiens en fonction des grands problèmes politiques, économiques, sociaux, diplomatiques de l'époque dans laquelle elle s'inscrit. L'histoire de l'aviation militaire a été ainsi perçue au S.H.A.A. depuis les années soixante-dix : ses chercheurs se sont efforcés de replacer la jeune histoire de l'armée de l'Air par rapport aux grands phénomènes du XX^e siècle. C'est dans cet état d'esprit que nous avons abordé notre sujet qui, d'ailleurs, se situe au carrefour de plusieurs histoires : militaire, politique, économique, sociale et diplomatique. La synthèse s'est imposée à nous non seulement pour utiliser à bon escient les conclusions des historiens qui nous ont précédé mais aussi pour trouver une harmonie thématique cohérente entre les différents champs d'études que nous venons d'énumérer.

-
- (1) Raoul Dautry, *Métier d'homme*, Paris, Plon, 1937, p. 3.
- (2) *Idem*, p. 6
- (3) Maurice Vaisse, « Le procès de l'aviation de bombardement », *R.H.A.*, n° 2, 1977, pp. 41-61.
- (4) Jean-Pierre Dournel, « L'image de l'aviateur français en 1914-1918. Une étude du milieu des aviateurs d'après la revue "La guerre aérienne" », *R.A.E.* (1974-1975), S.H.A.A., Vincennes, pp. 87-140.
 Nous empruntons l'expression « *boucherie héroïque* » à Louis-Ferdinand Céline qui l'emploie dans son fameux récit de guerre *Voyage au bout de la nuit*.
- (5) Patrick Facon, « L'image des aviateurs à travers l'œuvre de Jacques Mortane », *R.H.A.*, n° 2, 1991, pp. 93-102.
 Voir aussi :
- Bui Xuân-Baõ, *Aviation et littérature : naissance d'un héroïsme nouveau dans les lettres françaises de l'entre-deux-guerres*, Paris, A. Dubin, 1961.
 - Robert Wohl, « Par la voie des airs : l'entrée de l'aviation dans le monde des lettres françaises (1904-1938) », *Le Mouvement social*, n° 145, décembre 1988, pp. 41-64.
- (6) Cf :
- Dominique Boussard, *Un problème de Défense nationale. L'aéronautique militaire au Parlement (1928-1940)*, Vincennes, S.H.A.A., 1983.
 - Olivier David, *Le Parlement français face au réarmement aérien allemand*, Mémoire de maîtrise de l'Université de Paris X, 1990, dactyl.
- (7) Sur les grandes lignes de la politique aéronautique militaire française de l'entre-deux-guerres, cf. Claude Deulin, « La politique aéronautique militaire des gouvernements français de 1919 à 1939 », *R.A.E.* (1976-1978), S.H.A.A., Vincennes, 1983, pp. 9-44.

- (8) Robert Frank, « Où sont passés nos chars et nos avions ? », *L'Histoire*, n° 129, janvier 1990, pp. 52–62.
- (9) Thierry Vivier, « L'armée de l'Air et le problème du réarmement aérien au procès de Riom », *R.H.A.*, n° , 1990, pp. 92–102.
- (10) Pour les citations du maréchal Pétain et du procureur général de Riom, des généraux Blanchard, Héring, Réquin, Georges, Gamelin et De Gaulle, cf :
- Patrick Facon, « Chasseurs et bombardiers dans le ciel », *Historia (n° spécial)*, n° 5, mai–juin 1990, pp. 34–35.
 - Robert Frank, « Où sont passés nos chars et nos avions ? », *op. cit.*, pp. 52–53.
- Voir aussi :
- Thierry Vivier, « Le rôle de l'armée de l'Air : cinquante ans d'historiographie française », in Maurice Vaïsse, *Ardennes 1940*, Paris, éditions Veyrier, 1991, pp. 117–119.
- (11) Se reporter aux ouvrages suivants, reflets de cette littérature pamphlétaire :
- Jean Jalbert, *Les erreurs fatales du ministère de l'Air*, Paris, Les Publications techniques, 1941.
 - André Maroselli, *Le sabotage de notre aviation*, Paris, Librairie Gedalge, 1941.
 - Pierre Dignac, *Les Malfaiteurs publics*, Grenoble, Arthaud, 1943.
 - Lieutenant-colonel Langeron, *Misère et grandeur de notre aviation*, Paris, éditions Baudinière, 1941.
 - Charles Reibel, *Les Responsables, Ma déposition devant la Cour suprême de Riom*, Paris, éditions Baudinière, 1941
 - Raymond Decouly, *Les causes de notre effondrement*, Paris, Les Éditions de France, 1941.
 - Louis Ingrand, *Le chemin de Croix de l'aviation française*, Paris, La Nouvelle Édition, 1943.
- (12) Pierre Cot, *Le procès de la République*, New York, éditions de la Maison Française, 1944, 2 tomes.
- (13) Thierry Vivier, « L'armée de l'Air et le problème du réarmement aérien au procès de Riom », *op. cit.*, pp. 92–95.
- (14) Charles Serre, *Les événements survenus en France de 1933 à 1945*, Paris, P.U.F., 1949, 10 tomes.
- (15) Général d'Astier de la Vigerie, *Le ciel n'était pas vide*, Paris, Julliard, 1952.
- (16) Rapport de la Commission Serre publié dans *Les événements survenus en France de 1933 à 1939, op. cit.*
- (17) Général Hébrard, *Vingt-cinq années d'aviation militaire (1920–1945)*, Paris, Albin Michel, 1946, 2 volumes.
- (18) Cf :
- Lieutenant-colonel Rogé, « Les aviations allemande, française, anglaise du 10 mai au 25 juin 1940 », *R.D.N.*, pp. 162–176.
 - Colonel de Lesquen, « L'armée de l'Air en 1940 », *R.D.N.*, janvier 1953, pp. 162–176.
 - Lieutenant-colonel Le Goaster, « L'action des forces aériennes dans la campagne de France (mai–juin 1940) », *Revue d'Histoire de la Deuxième guerre Mondiale*, juin 1953, pp. 135–149.
 - Général Ely, « La leçon qu'il faut tirer des opérations de 1940 », *R.D.N.*, décembre 1953, pp. 563–582.

- (19) Eddy Bauer, « Opinion sur la bataille aérienne de mai-juin 1940 », *F.A.F.*, n° 119, octobre 1956, pp. 695-706.
- (20) Colonel A. Goutard, *1940 : la guerre des occasions perdues*, Paris, Hachette, 1956.
- (21) Voir :
- Colonel Pierre Le Goyet, « L'évolution de la doctrine d'emploi de l'aviation française de 1949 à 1940 », *Revue d'Histoire de la Deuxième Guerre Mondiale*, n° 73, janvier 1969, pp. 3-42.
 - Patrick Fridenson et Jean Lecuir, « L'organisation de la coopération aérienne franco-britannique », *Revue d'Histoire de la Deuxième Guerre Mondiale*, n° 73, janvier 1969, pp. 3-42.
 - Patrick Fridenson, « L'organisation de la coopération aérienne franco-britannique », *Revue d'Histoire de la Deuxième Guerre Mondiale*, n° 73, janvier 1969, pp. 43-74.
 - Jean Truelle, « La production aéronautique militaire jusqu'en juin 1940 », *Revue d'Histoire de la Deuxième Guerre Mondiale*, n° 73, janvier 1969, pp. 75-110.
- (22) Cf :
- John Mc Vickar Haight, *American Aid to France (1938-1940)*, Atheneum, New York, 1970.
 - John Mc Vickar Haight, « Les négociations françaises pour la fourniture d'avions américains - 1^{re} partie - avant Munich », *F.A.F.*, n° 1908, décembre 1963, pp. 807-840.
 - John Mc Vickar Haight, « Les négociations relatives aux achats d'avions américains pour la France pendant la période qui précéda immédiatement la guerre », *Revue d'Histoire de la Deuxième Guerre Mondiale*, avril 1965, pp. 1-34.
 - Robert W. Krauskopf, *French Air Power policy*, Georgetown University, P.H.D., Washington, 1965.
 - Adamthwaite, *France and the coming of the Second World War (1936-1939)*, Londres, F. Cass, 1974.
 - Robert J. Young, *In command of France. French Foreign policy and military Planning (1933-1939)*, Cambridge et Londres, Harvard University Press, 1978.
- (23) Ladislav Mysyrowicz, *Autopsie d'une défaite. Les origines de l'effondrement militaire français*, Lausanne, éditions de l'Âge d'Homme, 1973.
- (24) J.M. D'Hoop, « Le problème du réarmement français jusqu'à mars 1936 », in Colloque franco-allemand : *France et Allemagne (1933-1936)*, Paris, éditions du C.N.R.S., pp. 75-89.
- (25) Cf :
- Robert Frank, *Le financement du réarmement français de 1935 à 1939*, Thèse de doctorat de troisième cycle de l'Université de Paris X-Nanterre, 1978.
 - Emmanuel Chadeau, *État, entreprise, développement économique. L'industrie aéronautique en France (1900-1940)*. Thèse de troisième cycle de l'Université de Paris X, 1986.
 - Emmanuel Chadeau, *L'industrie aéronautique en France. De Blériot à Dassault (1900-1950)*, Paris, Fayard, 1986.
- (26) Général Pierre Lissarrague, général Charles Christienne, Patrice Buffotot, Patrick Facon, Marcellin Hodeir, *Histoire de l'aviation militaire française*, Paris, Lavauzelle, 1980.

(27) Voir :

- Jean-Baptiste Duroselle, *La Décadence (1932-1939)*, Paris, Imprimerie Nationale, 1979.
- Jean Doise et Maurice Vaïsse, *Diplomatie et outil militaire*, Imprimerie Nationale, 1987.

Voir aussi :

- Elisabeth du Réau, *Édouard Daladier (1884-1970)*, Paris, Fayard, 1993.

(28) Robert Frank, « Le Front populaire a-t-il perdu la guerre ? », *L'Histoire*, juillet-août 1983, pp. 58-66.

(29) « *Ministériat* » : nous emploierons souvent ce mot pour désigner la durée de la fonction de chaque ministre de l'Air. Nous empruntons ce terme à Emmanuel Chadeau qui l'utilise dans sa thèse sur l'industrie aéronautique.

(30) Il est possible de citer notamment l'ouvrage de Patrick Fridenson et de Jean Lecuir, *La France et la Grande-Bretagne face aux problèmes aériens (1935-mai 1940)*, Vincennes, S.H.A.A., 1976.

(31) Cf. les articles suivants sur la diplomatie :

- Antoine Marès, « Les attachés militaires en Europe centrale et la notion de puissance en 1938 », *R.H.A.*, n° 1, 1983, pp. 19-25.
- Maurice Vaïsse, « La perception de la puissance soviétique par les militaires français en 1938 », *R.H.A.*, n° 1, 1983, pp. 19-25.
- Patrick Facon, « Le haut commandement aérien et la crise de Munich », *R.H.A.*, n° 3, 1983, pp. 11-17.
- Colonel Pierre Le Goyet, *France-Pologne (1919-1939). De l'amitié romantique à la méfiance réciproque*, Paris, éditions France-Empire, 1981.

Voir aussi :

- Patrick Perrier, « Les relations aéronautiques franco-soviétiques (1933-1939) », *R.H.A.*, n° 4, 1991, pp. 108-116.
- Thierry Vivier, « La coopération aéronautique militaire franco-tchécoslovaque » (janvier 1933-septembre 1938), *R.H.A.*, n° 1, 1993, pp. 70-79.

(32) Nicole Jordan, *The popular Front and Central Europ. The dilemmas of French Impotence*, Cambridge University Press, 1992.

(33) Robert W. Krauskopf, *French Air Power policy (1919-1939)*, Washington, Georgetown University, 1965.

(34) John Mac Vickar Haight, *American Aid to France...*, *op. cit.*

(35) Sur les études du S.H.A.A., voir notamment :

- Général Christianne et Patrice Buffotot, « L'aéronautique militaire française de 1919 à 1939 », *R.H.A.*, n° 2 spécial, 1987, pp. 9-40.
- Arnaud Teyssier, « L'appui aux forces aériennes de surface : l'armée de l'Air à la recherche d'une doctrine (1919-1939) », Colloque Air : *Histoire de la guerre aérienne*, Vincennes, S.H.A.A., 1987, pp. 248-275.
- Arnaud Teyssier, « L'armée de l'Air et l'aviation d'assaut (1933-1939), histoire d'un malentendu », *R.H.A.*, n° 1, 1989, pp. 98-109.

Pour en savoir plus sur l'historiographie de l'aviation militaire française de l'entre-deux-guerres et de la Seconde Guerre mondiale, voir :

- Madeline Astorkia, « Les sources de l'histoire de l'armée de l'Air pendant la Deuxième Guerre mondiale », *Revue d'Histoire de la Deuxième Guerre Mondiale*, n° 110, avril 1938, pp. 115-130.

- Madeline Astorkia, Patrick Facon et Françoise de Ruffray, «4 Inventaire sommaire du secrétariat à l'aviation et du secrétariat général à la Défense aérienne (1940-1944) », S.H.A.A., Vincennes, 1980.
- Général Charles Christienne, Patrick Facon, Lee Kennet, *A French military aviation*, a bibliographical guide, New York et Londres, 1989, pp. 60-78 et pp. 195-216.
- Sur les archives sonores du S.H.A.A., cf. Véronique Debernardy-Lepere, Françoise de Ruffray, *Histoire orale. Inventaire des témoignages*. Vincennes, S.H.A.A., 1988.
- Sur les séries 1B, 2B et Z etc... se reporter à la partie de notre thèse consacrée aux sources.

(36) Thierry Wolton, *Le grand recrutement*, Paris, Grasset, 1993.

(37) Toutes les thèses en préparation, dont nous mentionnons ici l'existence, sont pour la plupart indiquées au fichier central des thèses de l'Université Paris-X de Nanterre.

La thèse de Pascal Vennesson sur *l'Institutionnalisation de l'armée de l'Air (1890-1934)* a été soutenue récemment à l'I.E.P. de Paris.'

(38) (Collectif), *Histoire de la France militaire*, Paris, P. U. F. 1993, tome III : « De 1871 à 1940 », sous la direction de M. Pédroncini.

PREMIÈRE PARTIE

*Pierre Cot et le lancement du réarmement
aérien français : l'ère des projets ;
les apparences d'un renouveau
(31 janvier 1933 – 8 février 1934)*

CHAPITRE I

PIERRE COT ET SON ÉQUIPE MINISTÉRIELLE : UNE NOUVELLE GÉNÉRATION AU MINISTÈRE DE L'AIR

« *Les protagonistes de la nouvelle doctrine, qui porteront devant l'histoire le poids des honneurs et des erreurs, sont Pierre Cot et le général Denain, tour à tour ministres de l'Air, et avec eux un tout petit trust de cerveaux : le général J..., les commandants A... et T.... Le cercle des responsabilités est parfaitement délimité* » (1). C'est en des termes très sévères que le chroniqueur de l'hebdomadaire *Les Ailes*, André Langeron, juge la politique aéronautique militaire mise en œuvre depuis 1933 par Pierre Cot, puis par le général Denain. Le premier concerné par ces remarques, Pierre Cot, n'a jamais laissé indifférents les observateurs en suscitant parmi eux aussi bien la passion que la haine. Son arrivée au ministère de l'Air en janvier 1933 est bien accueillie dans l'opinion, et pourtant l'embellie cesse dès le début de l'année 1934. Comme nombre de ses collègues du gouvernement et du Parlement, il subit les retombées négatives de la campagne de presse orchestrée par l'extrême-droite à propos du scandale de l'affaire Stavisky et de la journée enfiévrée du 6 février. La calomnie met fin momentanément à sa trajectoire politique ascendante. Sa première expérience ministérielle, qui a commencé par l'enthousiasme, se termine également par une impression d'inachevé, puisque les grandes réformes entreprises sous son égide (réorganisation de l'armée de l'Air, rénovation du matériel) ne sont adoptées définitivement par le Parlement qu'en juillet 1934 à l'instigation de son successeur immédiat le général Denain.

Pierre Cot, du 31 janvier 1933 au 7 février 1934, a dirigé la politique aérienne de la France, mais il n'est pas le seul décideur en ce domaine. Avec son entourage et le général Denain, son chef d'état-major, il forme un groupe d'hommes profondément influencés par la pensée du théoricien italien Giulio Douhet et convaincus de la primauté de l'arme aérienne (2). S'inspirant de cette

doctrine et répondant aux vœux des partisans de « *l'Air Intégral* », son équipe ministérielle et lui-même se sont ingénies à réorganiser et rénover l'outil militaire pour que la France ait les moyens de donner à l'Air la place qui lui revient, dans son dispositif de défense. En 1934, le ministère Cot peut-il se targuer d'avoir atteint ses objectifs ? André Langeron, le 15 octobre 1936, est-il en droit de dénigrer le bilan des ministères Cot et Denain qui représentent une certaine continuité de 1933 à 1936 tant au niveau de la doctrine que des mesures de rénovation de l'aviation militaire ?

I – LE NOUVEAU MINISTRE

A) *Son itinéraire politique avant 1933*

Le 31 janvier 1933, Pierre Cot accède au poste de ministre de l'Air dans le gouvernement d'Édouard Daladier qui incarne une nouvelle génération de radicaux au pouvoir. Est-ce le signe d'un renouveau pour la vie politique française, alors qu'au même moment l'Allemagne weimarienne essoufflée confie sa destinée à Adolf Hitler, un inconnu à l'échelle internationale, qui prêche de son côté pour la renaissance du Reich ? Chance ou infortune, Pierre Cot va devoir prouver sa valeur de penseur de la politique aérienne française dans un contexte international qui s'assombrit : on passe d'un climat de détente à une période de tensions croissantes. Il doit personnellement relever un défi : amorcer et réussir le réarmement aérien de son pays. Est-ce une tâche facile pour un ancien combattant comme lui, épris de pacifisme, à l'image de son vieil ami, Paul-Boncour, ministre des Affaires étrangères ? Cela suppose en son for intérieur une conversion morale, un bouleversement de ses principes : comment concilier le désir de paix et la volonté de faire échec à la montée en puissance des États fascistes (Allemagne, Italie) qui vont adopter une politique de plus en plus agressive ?

Pierre Cot prend-il immédiatement conscience du danger que représente l'hitlérisme ? Va-t-il pouvoir concilier son pacifisme et les nécessités du réarmement ?

En décembre 1932, Paul-Boncour, socialiste indépendant, forme un nouveau gouvernement. Il s'attribue le poste de ministre des Affaires étrangères et s'adjoint au Quai d'Orsay un sous-secrétaire d'État : Pierre Cot. Tous les deux sont de fervents briandistes et ont participé ensemble aux travaux de la délégation française à la S.D.N. Pierre Cot est un brillant juriste : reçu premier à l'agrégation de droit en 1922 jusqu'à l'âge de vingt-sept ans, il est nommé avocat à la Cour d'appel de Paris, et enseigne successivement dans les facultés de Grenoble et de Rennes (3). Il entre au Parlement sous l'étiquette radicale-socialiste l'année même où le ministère de l'Air est né, c'est-à-dire en 1928 (4).

Il porte toute son attention aux relations internationales. Ses convictions en matière de politique étrangère sont limpides : « *Comme tous les anciens combattants, j'ai horreur de la guerre. Voilà pourquoi je veux que la politique extérieure de la France soit fondée sur la S.D.N.* » (5). Pacifisme et croyance en l'action salutaire de la S.D.N. le conduisent, sinon à un certain antimilitarisme, du moins à une volonté de désarmer (6). Profondément imprégné par l'idée de paix, Pierre Cot pourra-t-il cinq ans plus tard, au moment de sa prise de fonction, admettre le principe du réarmement aérien et en être l'artisan, alors qu'en novembre 1932 il est, au sein de la délégation française à Genève, l'un des principaux instigateurs du plan de désarmement aérien soumis par le Quai d'Orsay à ses partenaires européens ? Ce projet paraît tout à fait concret, puisqu'il vise à doter la S.D.N. d'une armée aérienne pour empêcher la guerre. Il prévoit d'une part « *la création d'une force aérienne organiquement internationale constituée et entretenue d'une manière permanente par la S.D.N.* », et d'autre part « *la suppression simultanée des appareils de bombardement dans les armées nationales* » (7). C'est le fameux credo de la « *sécurité collective* » que Pierre Cot voudrait voir se concrétiser : en cas d'agression, la majorité des nations se tournerait contre l'agresseur. Cet idéal, partagé par lui-même et par de nombreuses personnes de sa génération, se greffe sur un débat plus général qui se tient également à Genève et implique « *le procès de l'aviation de bombardement* » (8). A la fin des années vingt, le thème du danger aérien est omniprésent dans la conscience collective des Européens, et particulièrement en France (9). La doctrine du général Douhet révèle les potentialités énormes de l'arme aérienne, et plus précisément ses capacités destructrices dans le cadre d'une guerre totale. Le douhétisme vient nourrir les angoisses collectives. Parallèlement, les délégués des nations délibèrent sur le désarmement (10). A l'orée des années trente, le projet de désarmement aérien élaboré par Pierre Cot ne semble pas du tout relever de l'utopie.

A la veille de son accession au ministère de l'Air, le député de Grenoble, fin connaisseur des relations internationales, est persuadé que le pacifisme est viable. Il est d'ailleurs partisan d'un rapprochement franco-allemand sur la base de « *l'égalité des droits* » qui a d'ailleurs été instituée par un accord signé le 10 décembre 1932 et que la France a dû admettre à la suite de pressions anglaises. Pierre Cot sait cependant pertinemment que la conjoncture rend bien fragile la conclusion d'une entente franco-allemande, la dépression économique ne pouvant que rouvrir les vieilles blessures nationalistes. Il assiste à la montée du nazisme, mais il adopte une attitude relativement paradoxale en ce sens qu'il impute aux nationalistes français la responsabilité de la crise économique en Allemagne et la montée du parti nazi. Comme le note justement Daniel Cordier : « *Pierre Cot [...] était moins porté à dénoncer l'hitlérisme qu'à instruire le procès de la politique passée de la France à l'égard de l'Allemagne* » (11). Sur le moment, et d'ailleurs comme beaucoup de ses concitoyens, il analyse avec peu de discernement le phénomène national-socialiste, dont il connaît mal le contenu idéologique, en l'assimilant à un sous-produit du communisme allemand : « *Hitler est une manière de communiste-nationaliste. C'est un programme communiste qu'il présente à ses électeurs* » (12).

À son arrivée au ministère de l'Air, Pierre Cot se situe donc résolument dans la tendance « *désarmiste* » (13). Sa position de principe ne reflète-t-elle pas un certain irréalisme à un moment où le discours nationaliste allemand s'exacerbe et où l'Allemagne, avant l'arrivée même d'Hitler à la Chancellerie, a entamé *son* réarmement clandestin dans tous les domaines ? Le 2^{ème} Bureau est tout à fait au courant de la situation et informe régulièrement le gouvernement français (14). Au contact des réalités, le nouveau ministre de l'Air va-t-il se départir de son pacifisme profondément ancré en lui-même ?

L'utopie ne signifie pas nécessairement chez lui l'illusion. C'est sous son autorité que la France amorce en 1933 son réarmement aérien. Y a-t-il eu de sa part conversion morale ou pragmatisme ?

B) Les circonstances de son arrivée boulevard Victor

Les circonstances de la nomination de Pierre Cot au ministère de l'Air permettent de mieux cerner l'attitude du jeune ministre en face de ses nouvelles responsabilités.

1) Une conjoncture favorable

Pierre Cot est avant tout un fin expert des relations internationales et comme il le souligne lui-même à la fin de sa vie, c'était son domaine privilégié. Mais il n'a qu'une connaissance fort limitée de l'aviation. Pendant la législature 1928–1933, Pierre Cot, comme un certain nombre de ses collègues parlementaires, appartient à la fois à la commission des Affaires étrangères et à la commission de l'Aéronautique. Il a donc déjà été confronté aux problèmes aéronautiques et a pu y réfléchir en participant pour la France à la rédaction d'un ambitieux projet de désarmement aérien (le 14 octobre 1932). En outre, Pierre Cot éprouve un grand intérêt pour l'aviation, même si sa passion du droit international passe avant. Sa première prise de contact avec l'aéronautique remonte à la Première Guerre mondiale au cours de laquelle il combat dans l'artillerie et fait « *un stage sur le front comme observateur* ». À sa prise de fonction, il est l'un de ceux qui peuvent briguer le département ministériel de l'Air. Il a appris à piloter à la faveur des meetings aériens et ne se prive pas de voler dès son entrée au ministère de l'Air. Cependant, ce ne sont pas ses quelques leçons de pilotage ou son expérience d'observateur pendant la Grande Guerre, qui ont constitué un facteur décisif dans sa nomination boulevard Victor (15).

Son accession au ministère de l'Air en janvier 1933 s'explique surtout par la conjoncture politique du moment.

Le scandale de l'Aéropostale sert de catalyseur. En liquidation judiciaire depuis le 28 mars 1931, ses dirigeants sont accusés d'escroquerie. À la tête du ministère de l'Air, Paul Painlevé, vieilli et malade, n'est pas en mesure en ce

début de l'année 1933 d'instruire l'affaire. Painlevé connaît bien les qualités intellectuelles de ce jeune avocat. Aussi est-ce pour ses compétences juridiques que Pierre Cot est appelé au ministère de l'Air le 30 janvier 1933. Chargé de régler cette affaire au plus vite, il s'y emploie immédiatement en poursuivant les Bouilloux-Lafont, et profite de l'occasion pour régler la crise de l'aviation civile en favorisant le regroupement de plusieurs compagnies aériennes jusque-là subventionnées en grande partie par l'État en une seule : Air France dont les statuts définitifs sont adoptés le 30 août 1933. Sa brillante expérience de juriste et l'amitié personnelle nouée avec son prédécesseur Paul Painlevé lui valent un premier portefeuille de ministre (16).

A cette donnée conjoncturelle s'ajoutent des considérations purement politiques qui permettent de mieux saisir le choix fait sur sa personne. Pierre Cot est de longue date un protégé de Paul-Boncour qui dirigeait la délégation française à la S.D.N. et a été son patron au Quai d'Orsay en décembre 1932. Il partage les mêmes convictions briandistes. En janvier 1933, l'influence de son protecteur, qui demeure en poste aux Affaires étrangères en 1933, favorise son entrée dans le gouvernement d'Édouard Daladier (17).

2) Pierre Cot, une figure de proue de la nouvelle génération des hommes politiques

De plus, il s'inscrit dans le droit fil d'une génération qui incarne le renouveau du radicalisme français : celle des « *jeunes turcs* » qui constituent une force montante dans le vieux parti radical après l'échec du Cartel des gauches au cours des années 1924–1926. Dans cette tendance des « *jeunes radicaux* » figurent des personnages promis à un grand avenir (Pierre Cot, Pierre Mendès-France...). S'ils ont tous la même finalité, à savoir le renouvellement de la doctrine du parti radical, ils se scindent toutefois en deux obédiences : celle qui, formée autour de Joseph Caillaux, met l'accent sur le « *réalisme* » économique, et celle créée par Jacques Keyser qui de concert avec Pierre Mendès-France et Jean Zay plaident pour un « *rajeunissement par un retour aux sources progressistes du parti* » (18). Pierre Cot appartient au courant Keyser et participe en 1932 à la rédaction d'un ouvrage collectif *Le rajeunissement de la politique* avec des personnalités telles que Marcel Déat et Guy La Chambre (ministres de l'Air respectivement en 1936 et en 1938–1940), Jean Mistler. Pierre Cot s'ingénie à définir l'avenir du radicalisme. Il remarque la désaffection de l'opinion publique à l'égard du parlementarisme à la « française » et de ses pratiques byzantines, affirme vigoureusement sa foi en la S.D.N. et en son action en faveur de la paix. Sur le plan intérieur, s'il reconnaît le « *dynamisme du capitalisme* », il en montre toutefois les limites et se prononce en faveur de l'injection d'une certaine dose de socialisme dans une économie de type libéral. S'il préfère « *le travail libre et l'entreprise indépendante* » (phrase qu'il emploie pour rassurer la clientèle des travailleurs indépendants du parti radical), il ne peut « *consentir, écrit-il, à laisser les monopoles au capitalisme* » (19). Ses prises de position de 1932 préfigurent certains aspects de ses deux politiques aériennes successives

(création d'Air France en août 1933), nationalisation de l'industrie aéronautique en août 1936). Si ses intentions de rénover le radicalisme sont évidentes, il participe de cette tendance au renouvellement du personnel politique, qui s'esquisse au début des années trente. Édouard Daladier, chef du gouvernement dans lequel il fait son entrée le 30 janvier 1933, procède de la même mouvance que lui, celle des « *jeunes radicaux* ».

Ce renouvellement des hommes est tout à fait patent au ministère de l'Air : l'ancienne génération cède sa place à la nouvelle. L'historien Emmanuel Chadeau écrit à ce sujet : « *en 1932-1933, de nombreux animateurs traditionnels de l'aviation s'effacèrent. Painlevé, malade, avait dû accepter dans le cabinet Paul-Boncour l'appui d'un sous-secrétaire d'État, Bernier. Puis quand Daladier succéda à Paul-Boncour le 31 janvier 1933, Painlevé disparut tout à fait de la scène, et son retrait provoqua celui d'un de ses émules, Dumesnil, qui se consacra désormais à son élection au Sénat. De même, pour Laurent-Eynac [...] il attendit [...] le Front populaire pour reprendre du goût à l'aviation, comme président de la commission de l'Aéronautique, où il s'opposa pour la forme aux nationalisations. Quant à Flandin, son ascension politique continua [...]. Mais il se garda bien d'intervenir directement dans le débat aéronautique* ». C'est dans ces conditions que le « *jeune turc radical de l'écurie Daladier* », Pierre Cot, prend en charge l'aviation civile et militaire française (20).

Maîtrise-t-il les problèmes de l'aéronautique ? La nouvelle équipe ministérielle affiche-t-elle dans ses intentions une volonté de renaissance comme son chef ? Pierre Cot est en tout cas à ses débuts perçu par les journalistes spécialistes comme le symbole d'un renouveau. N'est-ce pas lui qui le premier donne réalité à l'armée de l'Air, n'est-il pas issu d'une nouvelle génération d'hommes politiques ? D'après Henry Potez qui a été l'un de ses proches, il escompte bien profiter de son passage au ministère de l'Air pour bâtir sa carrière politique et occuper ultérieurement un poste de responsabilité plus élevée. En d'autres termes, il tient à se forger une image dans l'opinion publique, l'image d'un homme nouveau destiné à des fonctions prometteuses dans la vie publique.

C) *L'image du nouveau ministre : de l'éloge à la diatribe*

1) 1933 : une image positive

La nomination de Pierre Cot est bien accueillie par la presse spécialisée qui, pendant une bonne partie de l'année 1933, approuve essentiellement les mesures prises dans le domaine de l'aéronautique militaire, et forge du nouveau ministre l'image d'un homme jeune, dynamique et compétent. Avec lui, semble souffler le vent du renouveau, puisqu'il concrétise des réformes qui n'ont pu être entérinées par ses prédécesseurs. On lui reconnaît surtout le mérite d'avoir créé l'armée de l'Air, tant réclamée par les inconditionnels de « *l'Air Intégral* ». Une sorte d'idylle règne entre le nouveau ministre et la presse aéronautique. Certes,

celle-ci émet quelques réserves à propos de sa politique aérienne civile, mais elle encense en revanche sa politique aéronautique militaire.

Si l'on en juge les éditoriaux du journal *Les Ailes*, l'image de Pierre Cot est au beau fixe jusqu'à la fin de l'année 1933. Une semaine après son arrivée rue Saint-Didier, une certaine méfiance est de rigueur, mais cependant, on met en exergue sa jeunesse et sa vivacité d'esprit (21). On lui dénie une quelconque compétence en matière d'aviation, toutefois on lui reconnaît de la bonne volonté et suffisamment d'aptitudes pour résoudre les problèmes de l'aéronautique française. On espère qu'il va « *s'entourer de collaborateurs autorisés connaissant l'aéronautique et ses besoins les plus immédiats* ». On attend sa mise à l'épreuve, et peu de temps après sa première conférence de presse, l'impression est favorable (22).

Cependant l'éditorialiste ne manque pas de critiquer les conceptions de Pierre Cot sur l'aéronautique civile et de montrer son étonnement lorsque le ministre s'en prend aux industriels de l'équipement et aux compagnies aériennes, et de souligner que « *le système français, réduit d'ailleurs à quatre compagnies, vaut autant que le système anglais ou allemand de la compagnie unique* ». En dépit de ces réserves à l'égard des positions de Cot sur l'aviation civile, l'examen de passage est réussi aux yeux du journal *Les Ailes*.

Les premières initiatives politiques du ministre dans le cadre de la S.D.N. (suppression des aviations militaires nationales, internationalisation de l'aviation civile) sont, il est vrai, combattues avec véhémence par les spécialistes et la droite nationaliste. La création d'Air France suscite la même levée de boucliers dans l'hebdomadaire qui défend les intérêts privés du microcosme aéronautique. Toutefois, malgré sa réputation de ministre politique et de non-technicien, il parvient à emporter l'adhésion des experts en ce qui concerne la réorganisation du ministère de l'Air et la création d'une armée de l'Air autonome (23).

Dès le mois de mars 1933, *Les Ailes* approuve les intentions de Pierre Cot, et Georges Houard déclare dans son éditorial du 13 avril 1933 : « *L'aviation a l'impression d'avoir un chef* » (24). En octobre 1933, le journal dresse un bilan tout à fait positif de la politique aérienne de Pierre Cot (25). Le paroxysme est atteint à la fin de l'année 1933, lorsque l'hebdomadaire se félicite de l'action de Cot : « *L'aviation est entre de bonnes mains. Nous en sommes heureux* » (26).

Cette popularité peut s'expliquer par le fait que plusieurs aspirations des milieux aéronautiques jusque-là inassouvies se focalisent sur les mesures et les intentions doctrinales du nouveau ministre de l'Air : création d'une armée de l'Air officiellement indépendante (en vertu du décret du 1^{er} avril 1933), formulation d'une doctrine qui, inspirée de Douhet, affirme le rôle prépondérant de l'aviation dans une guerre future, lancement d'un plan d'équipement destiné à renouveler le matériel de l'aviation militaire.

2) Janvier-février 1934 : une image ternie

Au début de l'année 1934, le ministère Pierre Cot se termine en demi-teinte. Trois facteurs explicatifs peuvent être, semble-t-il, retenus pour comprendre cette éclipse progressive. En premier lieu, la querelle doctrinale larvée que se livrent le ministère de l'Air et le ministère de la Guerre : alors que la rivalité entre l'Air et la Marine a été mise en sourdine par l'accord conclu entre Paul Painlevé (ministre de l'Air en 1932) (27) et son homologue de la Marine Georges Leygues le 27 novembre 1932, le haut commandement terrestre, incarné par les généraux Weygand (vice-président du Conseil de la Guerre) et Gamelin (chef d'état-major général de l'armée de Terre) accepte mal de voir se former une armée de l'Air indépendante. De plus, même s'il lance un programme de réarmement, Pierre Cot demeure partisan du désarmement aérien à l'échelle internationale et de « *sécurité collective* ». Par cette position de principe, il se heurte notamment à Weygand qui est résolument opposé à toute solution transnationale et attaché à renforcer l'armée française (28).

La vision diplomatique de Pierre Cot contribue également à la baisse de popularité du jeune ministre. Son voyage en U.R.S.S. en septembre 1933 et sa volonté d'engager une coopération aéronautique avec la puissance socialiste ne semblent pas plaire à une partie de l'opinion, notamment aux journaux d'extrême-droite tels que *L'Action Française* et *Gringoire*. Le lendemain du retour de Cot d'Union soviétique, Léon Daudet stigmatise l'éventualité d'une alliance franco-russe. Le 22 septembre, *Gringoire* titre : « *Pas d'argent aux Soviets* » (29). Cette animosité d'une partie de la presse, principalement celle d'extrême-droite, marque le point de départ d'une campagne de dénigrement qui vise non seulement Pierre Cot, mais l'ensemble de la classe politique compromise dans l'affaire Stavisky.

Ce scandale politico-financier met le feu aux poudres. Il est exploité par les adversaires de la « gueuse », et en particulier par *L'Action Française* en janvier 1934, qui fait de Pierre Cot l'un de ses points de mire. Le journal maurrassien le désigne comme l'un des « *complices de Stavisky* ». Pierre Cot est obligé de se justifier sur son emploi du temps et fait paraître le 19 janvier dans les colonnes de *L'Action Française* un communiqué pour démentir les allégations dirigées contre lui. Pierre Cot et les « *jeunes turcs* » souhaitent une démission collective pour que le gouvernement de Camille Chautemps ne soit plus dénigré et pour que des hommes nouveaux puissent rétablir l'ordre dans une plus grande sérénité morale. Le journal royaliste, considérant Pierre Cot comme un dur, s'efforce de démontrer sa compromission dans l'affaire en mettant en doute son démenti. Le ministère Camille Chautemps tombe le 27 janvier, mais Pierre Cot garde son portefeuille de l'Air dans le nouveau gouvernement Daladier. L'agitation des ligues atteint son point culminant le 6 février 1934. D'après Jean Moulin, « *au milieu de tout cela, Pierre Cot a été l'un des rares à garder son sang-froid, prenant toutes les mesures en ce qui concerne la sécurité aérienne* », alors qu'il « *était traqué et désigné aux émeutiers comme devant être exécuté séance tenante* », et qu'il recevait « *chez lui, toutes les dix minutes* » des coups de téléphone pour « *lui lancer des menaces de mort* » (30).

Le déclin de l'image de marque de Pierre Cot au début de l'année 1934 ne doit donc pas être attribué à la politique aéronautique menée depuis janvier 1933 ; au contraire, elle lui a conféré un certain prestige. C'est avant tout la détérioration du climat politique ambiant, c'est-à-dire la montée de l'antiparlementarisme, qui a contribué à entamer la chute de sa courbe de popularité. Comme ses collègues du gouvernement et du Parlement, il a été victime de ce hiatus intervenu entre le pays réel et le pays légal. Une quarantaine d'années plus tard, il souligne lui-même : « *Je vais même vous dire quelque chose, c'est qu'au moment du 6 février, je n'étais pas populaire [...] Et à ce moment-là, c'était la période où j'étais la bête noire, le "galopin sanglant"* » (31).

Il a peut-être d'ailleurs moins souffert que certains hommes politiques de cette crise de confiance, puisque même certains de ses adversaires politiques comme le journaliste G. Suarez le disculpent de la crise du régime républicain : « *Mais il reste de l'équipe du 6 février le seul qui mérite quelque crédit. Il a prouvé qu'il pouvait réussir là où d'autres avaient échoué* ». La presse aéronautique, à l'image du journal *Les Ailes*, lui décerne des lauriers pour sa politique aéronautique militaire et montre plus de réserves en ce qui concerne son action dans le domaine de l'aviation civile : « *En matière d'aviation civile, nous avons été souvent en désaccord avec M. Pierre Cot. Tout de même, au moment où celui-ci s'en va, il est simplement juste de dire que son passage à l'Air a marqué un incontestable progrès et une heureuse tendance au redressement* » (32).

Cette distinction entre le civil et le militaire pose un problème d'importance : Pierre Cot a-t-il privilégié un secteur plutôt qu'un autre ? Est-on en droit de lui imputer à lui seul les décisions prises, et pouvait-il compter à sa prise de fonction sur une équipe soudée et sur un appareil administratif efficace pour mettre en œuvre sa politique aérienne ?

II – LE MINISTÈRE DE L'AIR : UNE INSTITUTION JEUNE ET FRAGILE À CONSOLIDER

A) *Une administration centrale à réformer*

Lorsque Pierre Cot décrit lui-même sa prise de fonction le 31 janvier 1933, il avoue que c'est la première fois qu'il approchait d'aussi près le monde de l'aviation et qu'il avait à s'initier à ce nouveau domaine qui lui était confié.

Il dépeint le ministère de l'Air, qui était de création récente, comme une lourde machinerie administrative dotée d'un personnel pas toujours motivé et compétent. Le département ministériel, dont il prenait la charge, fonctionnait difficilement, dit-il, du fait de la juxtaposition des deux catégories de fonctionnaires (civile et militaire) et de l'existence d'un certain état d'esprit dilettante ou corporatiste. Voici le tableau qu'il brosse de son arrivée au ministère de l'Air (33).

Médiocrité du personnel civil, militaires pressés d'avoir un avancement et désireux d'en découdre par exclusivisme avec la Terre et la Marine : c'est apparemment un édifice institutionnel bien fragile et bien difficile à diriger pour Pierre Cot qui doit prendre garde à ne pas froisser les susceptibilités de ses collègues de la Guerre et de la Marine. Son ministère est très récent, ses fonctionnaires provenant d'autres structures administratives ne sont pas encore rodés. Il doit s'entourer d'un personnel compétent et procéder à des choix. Mais le département Air s'avère être un carrefour d'influences, où plusieurs groupes se disputent les responsabilités. En dernière instance, le ministre donne les directives, mais quelle est sa marge de manœuvre ?

B) L'équipe de Pierre Cot : hommes nouveaux et divisions catégorielles

Emmanuel Chadeau, dans son *Histoire de l'industrie aéronautique (1900-1950)*, se demande quelle est la part ministérielle dans les décisions (34). D'après le directeur du Cabinet de Pierre Cot, Daniel Haguenu, l'ensemble des collaborateurs du ministre de l'Air « *ont rapidement formé une équipe étroitement soudée, grâce à l'ascendant de Pierre Cot que tous admiraient et aimaient* ». Et de remarquer également : il « *était pour eux le premier de cordée, et l'on ne pouvait déceler parmi eux aucun sentiment de jalousie ou de désir de se mettre en avant au détriment des autres membres de l'équipe* » (35).

Pierre Cot est parvenu sans nul doute à s'imposer d'autant plus qu'il a pris soin de se faire accompagner par certains de ses anciens subordonnés du Quai d'Orsay et de choisir ses collaborateurs civils sur deux critères : par connaissance directe ou en fonction de la compétence des gens (36). De plus, suscitant le respect de son propre entourage par son jacobinisme et son sens de l'intérêt public (37), Pierre Cot parvient manifestement à assurer une certaine cohésion dans son équipe grâce à sa forte personnalité et à sa capacité d'adaptation.

1) Trois grandes strates dans la sphère du pouvoir décisionnel

Pourtant, plusieurs strates détiennent une partie du pouvoir de décision au sein du ministère de l'Air : celles des hauts fonctionnaires civils, des militaires et des techniciens. Le premier noyau possède une certaine homogénéité, car il s'agit principalement d'un réseau d'hommes dynamiques que Pierre Cot connaît bien, comme Daniel Haguenu, Jean Moulin, Louis Joxe, et qui partagent les mêmes idées. On le flanque d'un sous-secrétaire d'État Delessalle qui a la charge des affaires industrielles. Avec les militaires, ce n'est pas le même type de rapport : il s'en remet « *aux hommes du sérail* » (le général Denain, le lieutenant-colonel Jauneaud) et à leur compétence. Malgré tout, le courant passe bien : Denain, à compter du 1^{er} avril 1933, est le premier à porter le titre de chef d'état-major de l'armée de l'Air grâce à Pierre Cot qui l'estime et lui accorde une

entière confiance. Il mentionne qu'il a laissé carte blanche, dans les premiers mois de son ministère au général Denain, et que celui-ci tenait à prendre en mains personnellement l'armée de l'Air (38). Jauneaud a également une part déterminante dans la définition de la politique aérienne militaire, et lui-même s'attribue un rôle primordial dans l'élaboration de la doctrine d'emploi (39). A ce sujet, E. Chadeau remarque : « *En 1933-1937 une partition de fait des pouvoirs entre les ministres et les dignitaires militaires fut opérée. Les premiers contrôlaient les affaires civiles, les budgets, et partiellement les questions techniques. Tout ce qui aboutissait à l'armée de l'Air revenait aux seconds* ». A partir de 1933, l'état-major a un poids accru au ministère de l'Air, car on adopte désormais des « *plans d'équipement aérien* » axés sur le réarmement, qui se substituent à la « *politique des prototypes* » orientée vers la recherche de l'innovation technique. C'est le général Denain qui, en spécialiste de l'aviation militaire, va avoir la haute main sur la politique de réarmement aérien. On assiste donc, quatorze ans après la Première Guerre mondiale, à « *une remilitarisation* » de la politique aéronautique de la France. Dans cette perspective, le service technique du ministère se trouve en position de faiblesse (40).

Il est en effet dirigé depuis cinq ans par Albert Caquot qui, sous l'autorité de ses ministres de tutelle successifs Laurent-Eynac, Dumesnil et Painlevé, a été depuis 1928 le maître d'œuvre de cette « *politique des prototypes* » dès la mise en place du ministère de l'Air. On tourne le dos à cette première forme de politique aérienne, dont les résultats sont controversés et remis en cause par les militaires. En 1933, Albert Caquot est mis sur la sellette. La Direction Générale Technique n'a plus à se prononcer sur le choix des types d'avions ; elle est remplacée dans cette tâche par la Direction du Matériel Aérien Militaire instituée en juin 1933. Tirant les leçons de cette disgrâce progressive, et ceci malgré la confiance que lui porte Cot, le directeur général technique démissionne le 9 mars 1934 (41). Ce transfert d'attribution et cette éviction de Caquot marquent une réorientation manifeste de la politique aérienne au sein du ministère de l'Air : érosion du pouvoir des techniciens au profit des militaires, ascendant très net du général Denain qui succède à Cot en février 1934.

2) Le ministre de l'Air : un rôle d'arbitre et de coordinateur

Qu'en est-il de Pierre Cot : a-t-il « *abdiqué* » pour déléguer toutes ses responsabilités en matière d'aéronautique militaire à Denain et Jauneaud ? Le mot d'abdication serait trop fort. Il est vrai qu'il se trouve dans une situation d'infériorité scientifique et technique par rapport aux généraux de l'armée de l'Air et qu'il subit l'influence de son chef d'état-major général. Mais hiérarchiquement, Denain et tous les officiers de l'armée naissante sont ses subordonnés, et c'est le ministre qui avalise les décisions. En outre, il n'est pas dans le tempérament de Pierre Cot, que la plupart de ses proches décrivent comme quelqu'un d'extrêmement brillant et volontaire et que ses adversaires présentent comme sectaire, de se laisser faire et de tergiverser. Il n'entretient pas de rapport

conflictuel avec Denain et forme avec lui un tandem qui fonctionne harmonieusement. En réalité, il joue un rôle d'arbitre et de coordinateur entre ces pôles de décision à l'intérieur de son ministère, laissant une grande liberté d'initiative à Denain et à Jauneaud en matière d'aéronautique militaire et faisant de l'aviation civile (où il peut s'appuyer sur ses hommes) et de la diplomatie ses sujets de prédilection. Ce dernier domaine le passionne, depuis qu'il travaille à la S.D.N. et au Quai d'Orsay. Pendant toute l'année 1933, il s'emploie à défendre sa thèse de la « sécurité collective » à Genève et à développer dans cette optique une coopération étroite avec les Soviétiques, d'autant plus que ceux-ci sont demandeurs.

Pierre Cot n'est pas effacé : il déploie surtout son champ d'activité dans ce qu'il connaît bien, et délègue ses responsabilités à ceux qu'il juge dignes de confiance. Le général Denain fait plus que le seconder dans la politique aéronautique militaire, il lui impulse son orientation générale et convainc le ministre de son bien-fondé. Pierre Cot n'est pas un témoin passif ; il donne son point de vue et signe les actes officiels. Il n'y a pas de rapport de force entre les deux hommes, mais au contraire une relation d'équilibre dans le pouvoir de décision. Dans les faits, c'est une dyarchie qui exerce en 1933 son autorité sur l'aviation militaire. Pierre Cot n'apparaît pas comme le seul pilote à bord ; son pouvoir est partagé mais parfois il se dilue à l'intérieur de son ministère en raison des rivalités entre civils, techniciens et militaires.

C) Les entraves externes à l'action ministérielle de Pierre Cot

1) Première entrave : le contrôle exercé par le ministère des Finances

L'action de Pierre Cot n'est pas seulement limitée à l'intérieur de son propre ministère. Elle est freinée par le ministère des Finances qui contrôle les dépenses publiques et le budget de chaque armée. Le financement du réarmement aérien de 1933 à 1939 est émaillé de difficultés. Emmanuel Chadeau résume bien la situation : « *Cet enchaînement de contrariétés aboutit à la mise sous tutelle du ministère de l'Air par la rue de Rivoli. L'intrusion des financiers avait commencé lors du premier ministériat de Pierre Cot, quand le puissant président de la commission des Finances du Sénat, Joseph Caillaux, pilier du parti au pouvoir, imposa qu'un jeune inspecteur des Finances fût dépêché au ministère de l'Air pour ausculter cette administration si jeune mais si dépensière. Déposé le 30 juin 1933, son rapport était accablant : directions pléthoriques et inorganisées, comptabilité inexistante, amateurisme auquel fut assimilée la "prodigue" politique des prototypes. Le Sénat utilisa ce rapport pour peser sur la préparation budgétaire de 1934, mais il servit à évincer Caquot et à renforcer le poids des militaires et le contrôle des Finances* » (42). Une sorte de « conjuration » contraignit Caquot à partir. Elle illustre en tout cas

les entraves externes à l'action de Pierre Cot, qui émanent des financiers mais aussi des ministères de la Marine et de la Guerre. L'opposition de la rue Royale s'est atténuée du fait de l'accord de novembre 1932, mais l'armée de Terre avec Gamelin et surtout Weygand, qui ont toujours tendance à considérer l'aviation comme une arme auxiliaire, n'ont pas renoncé à vouloir imposer leur point de vue. Pendant une bonne partie de l'année, Édouard Daladier détient une double fonction, celle du Président du Conseil et de ministre de la Guerre. L'armée de terre dispose ainsi d'un avantage certain par rapport à son homologue de l'Air qui n'en est qu'au stade de la gestation, puis de l'éclosion de janvier 1933 au 1^{er} avril 1933. Le « taureau du Vaucluse » a tendance à manifester quelquefois ses réticences à l'égard de certaines mesures envisagées par Pierre Cot. Du point de vue budgétaire, les crédits les plus importants sont versés au ministère de la Guerre. Une sorte de prééminence institutionnelle est accordée aux terrestres, ce qui n'est guère étonnant car la France est par tradition une puissance militaire continentale (43).

2) Autres entraves : l'action du Parlement et les pressions de certains avionneurs

Autre frein aux objectifs du ministère de l'Air : le Parlement. Celui-ci prend également une part active dans le processus de décision, puisque c'est lui qui adopte les projets de loi ; c'est à la commission des Finances et à la commission de l'Aéronautique que les affaires concernant les aviations civile et militaire sont débattues. Des intérêts divergents parfois s'y affrontent, les projets de loi sont discutés à la Chambre des députés et au Sénat. Le chemin législatif qui conduit à entériner une loi est souvent bien long. Laurent-Eynac, premier titulaire du portefeuille de l'Air et ses successeurs immédiats ont émis nombre de projets qui n'ont pas abouti, car ils ne sont pas à l'ordre du jour et sont repoussés au calendes grecques (44).

Un autre facteur exogène intervient dans la prise de décisions du ministre de l'Air : l'influence de certains avionneurs. Avec l'arrivée de Pierre Cot inclinant de plus en plus au dirigisme, les « anciens » sont quelque peu mis à l'écart, notamment Blériot, Louis Bréguet, Renault. Le nouveau ministre de l'Air n'est pas tendre avec eux. Dans *Le procès de la République* rédigé pendant la guerre pour répliquer à ses accusateurs de Riom, il rappelle que l'action des magnats traditionnels de l'industrie aéronautique a été néfaste et qu'il s'est opposé à leur « monopole » (45). Vers la fin de sa vie, voici comment Pierre Cot définit *a posteriori* la nature des relations qu'il entretenait avec les premiers grands avionneurs français : « Jusqu'à la nationalisation [...], les constructeurs considéraient que, du moment qu'ils avaient été des pionniers dans l'aviation, tout leur était dû [...] Il y avait des gens qui étaient de très braves gens, mais ils avaient pris des manies de luxe qui allaient très loin, parce qu'ils avaient été à l'origine de l'aviation, des gens comme Blériot, Bréguet [...] Ce qui est certain, c'est que les prix étaient très majorés, et qu'il s'était créé une habitude au ministère de l'Air, c'est que des gens comme Blériot, comme Bréguet, comme

tous ceux qui commandaient là, comme le père Renault qui avait une situation en dehors de l'aviation et qui était considéré comme un patron de combat, il était très difficile de traiter avec eux parce qu'ils considéraient qu'on devait les entretenir en réalité sur un pied de millionnaire » (46). Pierre Cot part en guerre contre ces habitudes, mais s'appuie sur un couple d'industriels qui incarnent une nouvelle génération d'avionneurs et qui vont profiter de ses deux politiques aériennes successives (en 1933-1934 et en 1936-1938) : Potez et Bloch. « *C'est de Potez que Cot apprit en 1933 ses premiers rudiments d'industries, alors que Potez était un adversaire déterminé de la politique des prototypes* » (47). Assurément, le ministre de l'Air sait ce qu'il veut et ne cède pas devant la « vieille garde » des constructeurs. Cependant il s'extirpe de l'influence d'un groupe d'industriels pour retomber sous la coupe d'un autre, celui de la génération montante, qui non seulement l'initie aux réalités de l'industrie aéronautique, mais aussi l'amène à tourner le dos à l'ancienne politique des prototypes et à évincer son principal promoteur : Albert Caquot auquel Pierre Cot se « *fait beaucoup* » (48).

3) Fractionnement du pouvoir de décision

En cette année 1933 qui marque le début du réarmement aérien, le sort de l'aviation militaire française dépend certes de la volonté de Pierre Cot, mais aussi et surtout d'un système complexe où s'enchevêtrent des réseaux d'influence à l'intérieur ou à l'extérieur du ministère de l'Air. Il faut noter un poids grandissant de l'état-major qui, en la personne du général Denain, a propension à considérer l'aéronautique militaire comme son domaine réservé, et du ministère des Finances, dont la manne pécuniaire apparaît indispensable. « *La remilitarisation ou la budgétisation* » (49) de la politique aérienne engendrent-elles un déclin de la fonction du ministre de l'Air ? Non, si l'on considère le premier ministériat de Pierre, Cot, qui, après une adaptation rapide, s'affirme progressivement.

Mais le fractionnement de l'entourage du ministre de l'Air, des instances gouvernementales et parlementaires en réseaux d'influence parfois antagonistes, provoquent la dislocation de l'unité du pouvoir décisionnel et compromettent ainsi la cohérence et le rendement de la politique aérienne à mettre en œuvre. Le principe de la délégation des compétences, auquel a naturellement recours Pierre Cot, s'avère en quelque sorte dénaturé. Parallèlement, la Luftwaffe naissante connaît un processus inverse : elle est forgée de façon autoritaire par une poignée de personnes, ou plus exactement par les mains d'un seul organisateur : le maréchal Göring, ancien as de la Pierre Guerre mondiale, assisté d'organisateur nés tels que Erhard Milch.

Le propre d'une démocratie est d'essayer de répartir les pouvoirs de façon équilibrée. A l'orée des années trente, la Troisième République a commis l'erreur de morceler à l'extrême le pouvoir de décision, et d'arriver à une situation d'inefficacité qui a été aggravée par l'instabilité ministérielle. Le ministère de

l'Air de Pierre Cot, en dépit du charisme de son titulaire, reflète en partie cette atomisation du pouvoir de décision.

Cependant, la dyarchie Cot-Denain s'emploie à donner une impulsion nouvelle à la politique aéronautique militaire de la France en fonction de deux grandes lignes directrices : la définition d'une doctrine d'emploi de l'aviation rationnelle, et la rénovation de l'outil militaire tant dans ses structures que dans son équipement.

-
- (1) André Langeron, « L'échec du multiplace de 1933 », *Les Ailes*, 15 octobre 1936.
 - (2) Sur l'influence de Douhet :
 - Patrick Facon, « Douhet et sa doctrine à travers la littérature militaire et aéronautique française de l'entre-deux-guerres », *R.H.A.*, n° 1, 1988, pp. 94-102.
 - Thierry Vivier, « Le douhétisme français entre tradition et innovation », *R.H.A.*, n° 3, 1991, pp. 89-99.
 - (3) (Collectif), *Pierre Cot (1895-1977)*, Mayenne, imprimerie Floch, 1979, pp. 37-48, et : interview de Pierre Cot (15 mai 1975), n° 14, pp. 1-2 (transcription) S.H.A.A..
 - (4) Édouard Bonnefous, *Histoire politique de la III^{ème} République*, Paris, tome V *La République en danger : des Ligues au Front populaire*, Paris, 1982.
 - (5) Daniel Cordier, *Jean Moulin, l'inconnu du Panthéon*, Paris, J. C. Lattès, Paris, 1989, tome I, p. 527.
 - (6) *Idem*.
 - (7) *Ibidem*, tome 1, p. 567.
 - (8) Maurice Vaïsse, « Le procès de l'aviation de bombardement », *R.H.A.*, n° 2, 1977, pp. 41-61.
 - (9) Sur la peur du danger aérien voir :
 - Lieutenant-colonel P. Vauthier, *Le danger aérien et l'avenir du pays*, Paris, Berger-Levrault, 1930.
 - Cf. les articles de la presse aéronautique et de l'hebdomadaire *Les Ailes* pour la période 1926-1936.
 - (10) Maurice Vaïsse, *Sécurité d'abord. La politique française en matière de désarmement (9 décembre 1930-17 avril 1934)*, Paris, Pedone, Publications de la Sorbonne, 1981.
 - (11) Daniel Cordier, *op. cit.*, tome I, p. 568.
 - (12) Daniel Cordier, *op. cit.*, tome I, p. 828, note 5.
 - (13) Maurice Vaïsse, *Sécurité d'abord... op. cit.*, pp. 155-162.
 - (14) G. Castellan, *Le réarmement clandestin du Reich*, Paris, Plon, 1954.
 - (15) Interview de Pierre Cot, *op. cit.*, pp. 1-5, S.H.A.A..
 - (16) Sur Painlevé et l'affaire de l'Aéropostale :
 - (Collectif), *Pierre Cot (1895-1977)*, *op. cit.*, pp. 37-48 et pp. 75-82.
 - Interview de Pierre Cot, *op. cit.* pp. 2-5, S.H.A.A.
 - (17) Édouard Bonnefous, *op. cit.*
 - (18) Daniel Cordier, *op. cit.* tome I, p. 530.

- (19) *Idem*, pp. 571–572.
- (20) Emmanuel Chadeau, *L'industrie aéronautique en France (1900–1950)*, Paris, 1986, Fayard, p. 262.
- (21) *Les Ailes*, 9 février 1933 : article cité dans Daniel Cordier, *op. cit.*, tome 1, p. 837.
- (22) *Les Ailes*, 16 février 1933 : article cité dans Daniel Cordier, *op. cit.*, tome 1, p. 837.
- (23) Daniel Cordier, *op. cit.*, tome 1, p. 600.
- Général Charles Christienne et Patrice Buffotot, « L'aéronautique militaire française de 1919 à 1939 », *R.H.A.*, n° 2, 1977, pp. 9–40.
- (24) *Les Ailes*, 25 octobre 1933 : article cité dans Daniel Cordier, *op. cit.*, tome 1, p. 838.
- (25) *Idem*.
- (26) *Les Ailes*, 2 novembre 1933 : article cité dans Daniel Cordier, *op. cit.*, tome 1, p. 839.
- (27) Philippe Masson, « La Marine et la création de l'armée de l'Air », in Colloque International : *Adaptation de l'arme aérienne aux conflits contemporains et processus d'indépendance des armées de l'Air des origines à la fin de la Seconde Guerre mondiale*, S.H.A.A. et I.H.C.C. (Paris, École militaire, 1–7 septembre 1984), Paris, Fondation des Études de Défense Nationale, 1985, pp. 173–176.
- (28) Sur l'opposition Pierre Cot–général Weygand, cf. :
- Maurice Vaïsse, *Sécurité d'abord... op. cit.*, pp. 316 et p. 516.
 - Colonel Pierre La Goyet, « Évolution de la doctrine d'emploi de l'aviation française entre 1919 et 1939 », *Revue d'histoire de la Deuxième Guerre mondiale*, n° 79, janvier 1969, pp. 16–18.
- (29) Daniel Cordier, *op. cit.*, tome 1, p. 838.
- (30) Lettre de Jean Moulin à ses parents du 12 février 1934 in Daniel Cordier, *op. cit.*, tome 1, p. 614 et p. 840 (note 8).
- (31) Interview de Pierre Cot, *op. cit.* p. 6, S.H.A.A..
- (32) Daniel Cordier, *op. cit.*, tome 1, p. 617.
- (33) Interview de Pierre Cot, *op. cit.* p. 6, S.H.A.A..
- (34) Emmanuel Chadeau, *op. cit.*, p. 259.
- (35) (Collectif), *Pierre Cot (1895–1977)*, *op. cit.*, pp. 71–74 et Daniel Cordier, *op. cit.*, tome 1, p. 603.
- (35) (Collectif), *Pierre Cot...*, *op. cit.*, p. 74
- (37) Louis Joxe, *Victoires sur la nuit (1940–1946)*, Paris, Flammarion, 1981, p. 197.
- (38) Interview de Pierre Cot, *op. cit.* p. 5–6, S.H.A.A..
- (39) Voir les archives Jauneaud, Z 21320, d. 3, et colonel J. H. Jauneaud, *J'accuse le maréchal Pétain*, Paris, Pygmalion, 1977.
- A la fin de sa vie, Pierre Cot déclare qu'il n'a pas beaucoup apprécié le chef de son cabinet militaire, Le colonel Jauneaud, et qu'il regrette de l'avoir choisi à deux reprises (en 1933 et en 1936). Il souligne qu'il lui avait été recommandé par le général Denain.
 - Cf à ce sujet Interview de Pierre Cot, *op. cit.*, p. 8, S.H.A.A..
- (40) (Voir) :
- Emmanuel Chadeau, *op. cit.*, p. 267.

- Thierry Vivier : « L'armée de l'Air et la révolution technique des années trente », *R.H.A.*, n° 1, 1990, pp. 32–38.
- (41) Général Charles Christienne, général Pierre Lissarrague, Patrick Facon, Marcellin Hodeir, Alain Desgardin et Patrice Buffotot, *Histoire de l'Aviation militaire française*, Paris, Lavauzelle, 1980, pp. 7–36.
- (42) Emmanuel Chadeau, *op. cit.*, p. 258.
 - Interview de Pierre Cot, *op. cit.*, S.H.A.A..
- (43) Robert Frank, *Le prix du réarmement français (1935–1939)*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1982, pp. 39–40.
- (44) Dominique Boussard, *Un problème de Défense nationale : l'Aéronautique militaire du Parlement*, Vincennes, S.H.A.A., 1983 (Mémoire de maîtrise dirigé par le professeur Jean-Baptiste Duroselle), pp. 18–54.
- (45) Pierre Cot, *Le procès...*, *op. cit.*, pp. 57–62.
- (46) Interview de Pierre Cot, *op. cit.* p. 6–7, S.H.A.A.
- (47) Emmanuel Chadeau, *op. cit.*, p. 269.
- (48) Interview de Pierre Cot, *op. cit.* p. 6, S.H.A.A.
- (49) Expression employée par Emmanuel Chadeau dans son ouvrage *L'industrie aéronautique en France (1900–1950)*, Paris, Fayard, 1986, pp. 250–261.

CHAPITRE II

LA RÉNOVATION DE L'AVIATION MILITAIRE SOUS L'ÉGIDE DE PIERRE COT : DOCTRINE, RÉORGANISATION, RÉARMEMENT, UNE DYNAMIQUE CONTRARIÉE

I – UNE RÉNOVATION DOCTRINALE TRONQUÉE À L'ORIGINE

L'année 1933 correspond à un tournant décisif pour l'aviation militaire française de l'entre-deux-guerres. Elle marque le point d'aboutissement des projets ébauchés par les premiers ministres de l'Air depuis 1928, et des premières revendications formulées par les milieux aéronautiques. L'armée de l'Air est créée officiellement et sa doctrine d'emploi esquissée par le décret du 1^{er} avril 1933. Cette nouvelle armée existe sur le papier mais il reste à la forger concrètement : c'est alors le point de départ d'une genèse contrariée. L'édification de l'arme aérienne ne s'effectue pas sans aléas de 1933 à 1939. Le premier ministre de l'Air de Pierre Cot en constitue le catalyseur : il pose les premiers jalons de la doctrine, de l'organisation, et de la modernisation de l'aéronautique militaire française.

A son installation au ministère de l'Air, Pierre Cot, même s'il a appartenu à la commission parlementaire de l'Aéronautique, n'est pas un initié de l'aviation militaire, et il s'en remet tout naturellement à l'expérience du général Denain, « *homme du sérail* », qu'il nomme le 7 janvier 1933 chef d'état-major des forces aériennes.

Cet aviateur chevronné est profondément influencé par la pensée du général Giulio Douhet (1) qui prône la primauté de l'aviation dans la guerre moderne.

Il prêche pour un renouveau de la doctrine aérienne en s'appuyant sur les préceptes du théoricien italien. Dès le 8 février, il déclare devant la commission de l'Aéronautique : « *Il faut tenir compte de la doctrine de Douhet, car nous devons penser que nous serons nécessairement conduits à faire face à une lutte aérienne* » (2). Il parvient à convertir le jeune ministre à son credo. Pierre Cot lui fait entière confiance. Dans ces conditions, le général Denain, disposant d'une grande marge de manœuvre, marque fortement de son empreinte la définition de la doctrine d'emploi de l'aviation. De plus, il bat tous les records de longévité à la tête de l'armée de l'Air, puisqu'après avoir été le chef d'état-major général de Pierre Cot, il devient ministre de l'Air en janvier 1934 et demeure en poste jusqu'en janvier 1936.

Cette convergence de vues entre les deux hommes et cette permanence dans la fonction vont donner, pendant trois ans, cohérence et continuité aux conceptions doctrinales du ministère de l'Air. De 1933 à 1936, c'est l'ère des certitudes : on réussit enfin apparemment à fixer des directives précises et durables.

Le décret du 1^{er} avril 1933, dans sa formulation, semble satisfaire tout le monde, c'est-à-dire les trois ministres qui sont partie prenante dans la Défense nationale.

De 1928 à 1933, le débat doctrinal entre le ministère de l'Air et les deux autres ministères de la Défense nationale est ponctué par trois phases importantes : la lutte pour la création d'une armée de l'Air indépendante (septembre 1928–janvier 1933) ; l'officialisation du projet doctrinal des aviateurs dans les premiers mois du ministériat de Pierre Cot (31 janvier 1933–1^{er} avril 1933) ; enfin, la difficile application de la doctrine aérienne qui aboutit à une certaine hypocrisie, à un certain aveuglement devant les réalités techniques et à la mise en place d'une organisation de l'armée de l'Air inachevée et imparfaite.

A) « L'Air Intégral » face aux traditions terrestre et navale (septembre 1928–janvier 1933)

Avant 1933, le haut commandement a tendance à ne concevoir l'aviation que comme une force d'appoint. En 1939, Pierre Cot résume bien la situation :

« *Jusqu'en 1933, nous avons une aviation militaire, mais pas d'armée de l'Air. Notre aviation était, tout entière, à la disposition des armées de Terre et de Mer, son matériel et sa doctrine étant orientés uniquement vers les missions de coopération. L'évolution qui se produisait à l'étranger dans la technique aéronautique et, par voie de conséquence, dans les doctrines d'emploi de l'aviation, nous obligeait à changer de plan et à créer une armée de l'Air. Cela semble évident aujourd'hui, mais pour y parvenir, il fallut livrer une rude bataille dont M. Laurent-Eynac fut le premier champion. En 1933, j'ai eu la chance de gagner cette bataille. Dans un bien mauvais style, le décret du 1^{er} avril 1933 définissait le rôle de l'armée de l'Air* » (3).

1) De nouvelles idées sur l'emploi de l'arme aérienne

En effet, à la fin des années vingt, les conceptions d'emploi de l'aviation paraissent totalement surannées par rapport aux réalités doctrinales et techniques du moment. Le haut commandement semble frappé de cécité face aux enseignements nouveaux de la Première Guerre mondiale. L'aéronautique militaire n'est plus seulement l'œil de l'armée de Terre et de la Marine ; elle joue un rôle accru avec l'apparition de nouvelles spécialités du combat aérien (chasse, bombardement). La Grande Guerre a modifié la physionomie d'un conflit et a métamorphosé, dans l'enchaînement de ses propres mutations, l'aviation en la faisant passer du stade *passif* d'observateur aérien de l'armée de Terre à la fonction plus *active* de la chasse et du bombardement. Contraignant les nations à mobiliser toutes leurs ressources humaines et matérielles, le premier conflit mondial a pris l'aspect, comme le souligne Paul-Boncour dans un rapport à la commission des Affaires étrangères, d'une « *guerre totale* » où interfèrent les volontés nationales, mais aussi les potentialités scientifiques, techniques et industrielles des pays belligérants. Arme sans cesse soumise au progrès technique, l'avion bouleverse le schéma classique de la guerre d'usure, de la guerre statique, ainsi que les notions de « *front continu* » et de frontière (4). C'est au cours de la bataille de Verdun que le concept de maîtrise de l'air apparaît, lorsque les Français s'assurent la domination du ciel par une forte concentration aérienne. C'est aussi lors de la Première Guerre mondiale que l'on découvre les vertus du bombardement, et c'est en 1918 que l'on entreprend avec succès des actions aériennes autonomes par la mise sur pied, par le général Duval, d'une grande unité autonome, la Division aérienne (5). En outre, pendant l'entre-deux-guerres, l'aéronautique connaît une révolution technique qui lui confère assurément un rôle grandissant.

Dans ce contexte nouveau, l'action aérienne apparaît, aux yeux de certains contemporains des années vingt, comme un « *élément capital de décision* » dans la guerre, et l'avion par sa rapidité comme une « *arme de surprise ou comme l'arme permettant de parer instantanément à la surprise* » (6). De plus, les possibilités accrues de l'aviation suscitent la phobie du danger aérien au point que l'on envisage à Genève, lors des négociations sur le désarmement, de limiter, voire d'interdire l'aviation de bombardement. Le progrès technique conduit les théoriciens et les stratèges à appréhender différemment leur conception d'emploi et à la modifier.

À la fin des années vingt, le haut commandement s'engluie dans l'immobilité la plus totale tant du point de vue technique que du point de vue doctrinal. Depuis 1918, il se contente de mener une politique de renouvellement partiel des stocks d'avions, et s'obstine à considérer que l'arme aérienne n'est qu'une force de coopération pour l'armée de Terre et la Marine. L'aéronautique militaire, embourbée dans sa torpeur, se repose sur ses lauriers et tourne le dos à l'innovation (7).

Toutefois, la doctrine du général italien Giulio Douhet, en affirmant la supériorité et le caractère décisif de l'aviation militaire, contribue également à

cette prise de conscience collective de l'importance grandissante de l'arme aérienne. A l'orée des années trente, elle est largement diffusée en France grâce à la presse spécialisée (notamment par le journal *Les Ailes*) et à l'œuvre de vulgarisation du lieutenant-colonel d'artillerie Vauthier qui consacre plusieurs ouvrages à Douhet.

Le douhétisme sert de caution idéologique aux milieux aéronautiques français qui, s'inspirant des modèles britannique et italien, réclament la création d'une armée de l'Air indépendante (8).

2) Premiers projets, première controverse

Dès sa naissance (en septembre 1928), le ministère de l'Air se fait le porte-parole de cette grande revendication, mais se heurte à deux pôles de résistance opiniâtres : l'armée de Terre et la Marine attachées toutes deux à leurs aviations auxiliaires.

La création du ministère de l'Air traduit une volonté de renouveau et représente la première forme d'émancipation des aviateurs vis-à-vis de la double tutelle des ministères de la Guerre et de la Marine. Laurent-Eynac, premier ministre de l'Air, adopte une politique volontariste orientée vers la recherche de la qualité qui se substitue au critère du quantitatif : la « *politique des prototypes* ». Sur le plan doctrinal, s'esquissent les bases d'une première forme d'affranchissement dans le décret du 20 octobre 1928 : l'ensemble des forces aériennes est placé sous l'autorité du ministre de l'Air. Cependant, la doctrine officielle, si critiquée par le « *lobby aéronautique* », reste en vigueur, puisque la totalité des unités aériennes, dépendant théoriquement du ministère de l'Air, demeure à la disposition de l'armée de Terre et de la Marine dans le cas des missions de coopération.

N'ignorant pas cette subordination, Laurent-Eynac s'efforce de persuader graduellement ses interlocuteurs de la nécessité d'effectuer dans une guerre future des opérations purement aériennes, et de mettre au point l'outil adéquat à ces missions : une forte concentration d'unités, c'est-à-dire une réserve générale d'aviation qui soit le véritable bras armé, la principale composante d'une armée de l'Air indépendante.

Il élabore ainsi un plan d'emploi assez modéré qui ne remet pas en cause l'aviation de coopération et qui prévoit la création « *de l'armée de l'Air en unités capables d'opérer selon leur destination et selon les circonstances, soit en coopération intime avec les forces de Terre ou de Mer, soit sous forme de puissantes actions aériennes de défense du territoire ou de riposte* ». Dans un autre document, il insiste sur les mutations profondes de la guerre aérienne suscitées par le perfectionnement incessant des matériels (rayon d'action, puissance des projectiles, capacité de transport) (9).

Dans ses propos, c'est toute la doctrine douhétiste que l'on discerne : celle du bombardement stratégique qui, par des interventions lointaines, suppose la neutralisation des ressources matérielles et morales de l'ennemi. Derrière ces

mots, se profilent les idées de la bataille aérienne autonome, de supériorité de l'armée de l'Air indépendante. Alors que dans son projet initial, il s'agit seulement de « *défendre* » ou de « *riposter* » par des opérations aériennes autonomes, Laurent-Eynac met en avant le « *rôle prépondérant* » que peut avoir l'aviation dans l'issue d'un conflit. Par cet argument, il rejoint la thèse de Douhet qui se résume dans l'axiome : « *Résister à la surface pour faire masse en l'air* » (10). Autrement dit, les forces de surface (Terre et Mer) sont cantonnées dans une fonction défensive : c'est à l'aviation qu'il revient de faire la décision par l'offensive, et ceci par des missions lointaines de bombardement qui doivent foudroyer le territoire de l'adversaire. Les douhétistes français en viennent à privilégier la bataille aérienne qui, dans leur esprit, précède toujours la bataille terrestre au début des hostilités, et donne le coup de grâce. Sans aller jusqu'au bout de la logique douhétiste, le ministère de l'Air, au prix d'un intense travail de réflexion, s'échine sans succès de 1928 au début de l'année 1933 à faire adopter une doctrine cohérente qui implique une redéfinition plus équilibrée de la répartition des forces entre l'Air, la Terre et la Marine, et la mise en place d'une importante réserve générale d'aviation.

Le général Weygand, vice-président du Conseil de la Guerre, et farouche adversaire d'une aviation indépendante, comprend que l'enjeu est d'importance lorsqu'il écrit au vice-amiral Durand-Viel, le 27 avril 1933 : « *La constitution de la réserve générale d'aviation est la principale et la première question à répondre, en raison des répercussions qu'elle peut avoir sur les aviations de coopération* ». Dans la même lettre, Weygand montre qu'il est hostile au renforcement de la « *réserve générale* » qui signifierait pour lui un affaiblissement inadmissible de l'aviation de coopération (11).

Le point de vue des aviateurs se situe tout à fait à l'opposé. Ils soupçonnent le haut commandement de vouloir amoindrir la réserve générale d'aviation. Le général Hergault, qui commande les forces aériennes de l'armée de Terre et qui passe pourtant pour être favorable au ministère de la Guerre, souligne « *que la proportion entre les escadrilles de coopération avec l'armée et les escadrilles dites de réserve générale, s'est constamment modifiée au profit des premières* » (12). Il remarque en effet que le rapport entre 1923 et 1928 s'est inversé : dans le programme de 1923, les escadrilles de coopération représentent 36% du total des escadrilles, en 1928 66%. Jusqu'en janvier 1933, cet antagonisme Terre-Air subsiste (13).

Dans son action, le ministère de l'Air est relayé par le « *lobby aéronautique* » du Parlement, par le député Riché qui propose le 3 avril 1930 une nouvelle organisation de l'aéronautique militaire qui déboucherait sur la création d'une armée de l'Air indépendante et sur une nouvelle doctrine qui se situe dans le droit fil des thèses du ministère de l'Air (14).

Refus de la sujétion à l'armée de l'Air ou à la Marine, prééminence de la bataille aérienne, nécessité de programmer les constructions aéronautiques pour qu'il y ait adéquation de l'aviation à la modernité technique, maîtrise de l'Air et mise sur pied d'une armée de l'Air, tels sont les articles de foi d'un Riché qui

reviennent comme des *leitmotive* dans la littérature aéronautique de l'époque, et qui tendent à une refonte totale des structures de l'arme aérienne (15)

Les nombreux objectifs de Laurent-Eynac et de ses successeurs ne sont pas atteints en raison de la lenteur des procédures parlementaires. Le rapport Riché sur la réorganisation des forces aériennes n'aboutit pas. La doctrine officielle de 1923 est maintenue. On ne tient pas compte pour le moment des revendications des aviateurs. Le décret du 2 octobre 1928, qui annonce la naissance du ministère de l'Air, ne permet pas de créer une armée de l'Air indépendante. Certes, la dispersion des services aéronautiques, écartelés entre plusieurs ministères, prend fin par leur regroupement au sein du ministère de l'Air. Mais cette concentration des structures administratives s'apparente à une simple juxtaposition des aéronautiques terrestre et navale. Rien n'est vraiment entrepris pour réaliser la fusion de ces deux types d'aviation. Il est vrai qu'au cours de l'année 1932, on a entamé une restructuration des forces aériennes (16), mais l'organisation léguée par Paul Painlevé au ministère Cot ne correspond nullement à l'armée aérienne idéale façonnée par l'imagination des partisans de « *l'Air Intégral* ». En janvier 1933, l'aviation militaire se subdivise de la façon suivante : aéronautique de coopération terrestre ; forces aériennes réservées ; aviation embarquée ; aviation de coopération navale ; aviation de coopération navale non embarquée ; aviation maritime autonome (17).

Cette articulation répond aux besoins spécifiques de l'armée de Terre et de la Marine, mais ne donne aucune satisfaction aux aviateurs. L'armée de l'Air indépendante, capable de mener des opérations lointaines dont ils exigent la mise sur pied, n'existe pas.

B) L'heure de vérité : la confrontation doctrinale Terre-Air (janvier 1933-mars 1933)

La querelle doctrinale de l'Air avec l'armée de Terre persiste en 1933, et même, perdure par la suite (18). En revanche les points de litige avec la « *Royale* » semblent réglés dès 1932 par le décret du 30 novembre signé à la fois par Paul Painlevé, ministre de l'Air et Georges Leygues, ministre de la Marine. Peu de temps avant la promulgation du décret du 1^{er} avril 1933, l'obstacle est apparemment surmonté puisqu'à la séance du Haut Comité Militaire du 20 mars 1933, le vice-amiral Durand-Viel fait savoir que la politique aéronautique adoptée par la Marine « *concorde dans les grandes lignes avec les conceptions du ministre de l'Air* ».

Il émet cependant quelques réserves en remarquant que les moyens organiques des forces maritimes ne doivent pas être réduits au début des hostilités, et que l'instruction des forces aériennes réservées aux missions de caractère purement naval, ainsi que la D.C.A. incombent en priorité à la Marine dans les zones côtières (19).

En peu de temps et avec une facilité apparemment déconcertante, Pierre Cot semble parvenu, au cours des premiers mois de son ministériat, à résoudre le différend qui oppose l'Air au ministre de la Guerre. A priori, le décret du 1^{er} avril 1933, par son caractère œcuménique, suscite l'unanimité. Tout le monde trouve son compte dans l'article 1 qui stipule : « *L'armée de l'Air doit être capable de participer aux opérations aériennes, aux opérations combinées avec les armées de Terre et de Mer, et à la défense aérienne du territoire. L'armée de l'Air doit être organisée, instruite et entraînée dans ce triple but* » (20).

1) L'optique de Pierre Cot et des adeptes de « *l'Air Intégral* »

Les inconditionnels de « *l'Air Intégral* » se réjouissent de la célérité avec laquelle le duo Cot-Denain est intervenu en faveur de leur thèse. Pour eux, un double objectif a été atteint. Tout d'abord, aux trois ex-forces aériennes (aviation terrestre, aviation maritime, aviation indépendante) s'en substitue une nouvelle : l'armée de l'Air indépendante enfin constituée. De plus, la mise en exergue, au début du décret, des opérations purement aériennes, les conforte dans leurs postulats d'inspiration douhétiste : primauté de la bataille aérienne, nécessité de mener des expéditions aériennes indépendantes du champ de bataille terrestre, pour frapper de plein fouet les points sensibles du territoire ennemi, et de démoraliser les populations adverses (21).

Par ailleurs, les marins et les terrestres sont en partie rassurés. Leurs partenaires du ministère de l'Air acceptent le maintien d'aviations auxiliaires. Assurément, Pierre Cot marque des points décisifs et beaucoup plus rapidement que ses prédécesseurs. La notion de « bataille aérienne » est admise officiellement, le rôle de l'aviation est magnifié, alors que dix ans auparavant, le haut commandement déniait aux aviateurs une fonction décisive dans un conflit (22). Les thèses du tandem douhétiste Cot-Denain s'imposent dans et par le décret du 1^{er} avril 1933. L'émancipation de l'aviation est officialisée, elle n'est plus la cinquième arme de l'armée de Terre. L'arme aérienne est promue au rang d'armée à part entière. Cette victoire doctrinale n'est-elle pas éphémère et partielle ? N'est-elle pas plus psychologique que réelle ?

L'œcuménisme du décret du 1^{er} avril 1933 s'avère être le fruit d'un bien fragile compromis qui repose sur le non-dit et sur une certaine hypocrisie. Il masque en réalité une plaie béante qui ne s'est pas refermée.

Chacun interprète le décret à sa façon et dans le sens qui l'arrange.

Le débat Terre-Air, qui a lieu seulement après la promulgation du décret, c'est-à-dire au tout début du « *ministériat* » de Pierre Cot, atteste les ambiguïtés du compromis scellé entre les deux interlocuteurs. Ses prolongements ultérieurs confirment sa fragilité.

Dans une note très importante du 27 février 1933, Pierre Cot fait le point sur l'aviation militaire française. Observant l'évolution des aviations étrangères (italienne et allemande essentiellement), il constate que les forces aériennes françaises sont inadaptées aux nouvelles données de la guerre tant au point de

vue de la doctrine, du progrès technique que de l'organisation. Il remarque que la conception d'emploi des forces aériennes, héritée de la Première Guerre mondiale et toujours en vigueur, présente un caractère suranné par la priorité qu'elle accorde à l'aviation de coopération. Il note qu'elle a conduit les aviateurs français à se doter d'un matériel destiné avant tout « à assurer [...] les missions nombreuses du champ de bataille terrestre dans une guerre de stabilisation » où « l'aviation n'était qu'une arme auxiliaire ». Il déplore ainsi que l'on ait développé exagérément l'aviation de renseignement et d'observation et que l'on ait en revanche négligé, notamment pour des impératifs financiers, les autres subdivisions de l'arme aérienne. Le bombardement n'a été pourvu, dit-il, que « d'appareils à faible rayon d'action et à modestes chargements » pour le champ de bataille terrestre, et la chasse « d'appareils surclassés dans leurs caractéristiques par les avions biplace de l'étranger ».

Pierre Cot en déduit que les forces aériennes françaises « ne sont ni préparées, ni outillées pour jouer dans le cadre d'une guerre de coalition le rôle stratégique que devraient leur permettre d'assurer la puissance et le rayon d'action d'un matériel moderne », et sont privées d'une organisation efficace qui leur donnerait les moyens de répondre aux nouveaux impératifs de la Défense nationale.

Pierre Cot découvre les nouvelles exigences de la guerre future, d'une part dans la doctrine d'emploi de ceux qu'il considère comme les adversaires potentiels du moment, Italiens et Allemands, et d'autre part dans la pensée de Douhet. L'Italie et l'Allemagne, souligne-t-il, perçoivent l'aviation comme « l'arme de la surprise dont l'intervention peut, au début d'un conflit, procurer des avantages considérables ». Il observe que les Italiens ont mis l'accent sur l'aviation de bombardement pour réaliser trois objectifs : écraser les formations ennemies sur leurs bases ; désorganiser la mobilisation et la concentration des forces terrestres et navales de l'adversaire ; démoraliser les populations adverses. Ces grandes lignes directrices correspondent aux principaux mots d'ordre de Giulio Douhet, et il est certain qu'Italo Balbo, ministre de l'Air de Mussolini, s'est fortement inspiré du douhétisme pour construire la Regia Aeronautica.

Observateur perspicace de l'aviation italienne, Cot l'est tout autant pour la Luftwaffe naissante en insinuant que le Reich, freiné dans sa volonté de bâtir une armée de l'Air puissante par les clauses du traité de paix, se fixe cependant un double objectif très ferme : amorcer un conflit par une « offensive aérienne menée en liaison avec une attaque terrestre » pour détruire totalement la défense adverse ; se donner les moyens de déclencher une attaque aérienne brusquée en « prévoyant l'utilisation de l'aéronautique civile en temps de guerre à des fins de bombardement ». L'exégèse du jeune ministre de l'Air est d'actualité mais aussi, dans une certaine mesure, s'avère prophétique : le réarmement aérien clandestin de l'Allemagne, se caractérisant par la fabrication de prototypes civils aisément transformables en avions de guerre, est corroboré par le Deuxième Bureau, première source d'informations pour les gouvernants ; les notions de surprise aérienne et d'attaque brusquée aéro-terrestre se concrétisent par la suite par l'adoption du Blitzkrieg.

Tout en portant un jugement avisé et prémonitoire sur l'évolution de l'aéronautique des deux puissances fascistes, Pierre Cot remarque que l'Allemagne et l'Italie ont par leur idéologie politique et leur conception d'emploi de l'aviation, une logique d'agression et d'expansion. Il tire des conclusions qui le confortent dans son optique douhétiste de la guerre future.

Il note tout d'abord que « *le prochain conflit peut débiter par des attaques aériennes massives déclenchées par surprise et même peut-être sans tension politique préalable* ». Pierre Cot retient le concept de bataille aérienne initiale. Il fait resurgir ainsi, dans sa propre conception de l'aéronautique, quatre grands principes douhétistes : concentration de toutes les forces aériennes disponibles (bombardement, chasse, renseignement) pour obtenir le meilleur rendement possible ; réduction des aviations militaires auxiliaires non indispensables en raison de la primauté de la bataille aérienne ; absence de spécialisation des unités aériennes ; unification de l'emploi des forces aériennes par une instruction plus solide et plus étendue, et l'adoption d'un matériel adéquat à plusieurs types de missions. Pour justifier son rejet de la spécialisation des missions et des matériels et sa préférence pour l'utilisation d'avions à tout faire, Pierre Cot avance l'argument financier : « *La constitution et l'entretien des moyens qui seraient alors nécessaires pour répondre tant aux besoins des opérations des Armées et de la Marine qu'à ceux des opérations aériennes proprement dites, exigeraient des ressources deux à trois fois plus importantes que celles figurant dans les derniers budgets. Avec les ressources limitées dont nous disposons et la progression constante des prix de revient des appareils, la spécialisation en vigueur ne permettrait d'assurer utilement aucune des missions qui incombent aux forces aériennes. Il est donc nécessaire de réduire les effets de cette spécialisation pour développer au maximum les possibilités de la concentration des efforts aériens* ». En d'autres termes, l'aviation de coopération, inadéquate à la guerre aérienne et trop onéreuse n'apparaît plus prioritaire ; la cherté du progrès technique exclut la spécialisation et implique la polyvalence du matériel. En conséquence, Pierre Cot préconise l'emploi de multiplaces, très armés et blindés pour les missions de renseignement à longue portée et le bombardement, qui s'inspirent en grande partie du « *croiseur aérien douhétien* ». La doctrine d'emploi détermine le type de matériel à utiliser mais secrète également une organisation de l'outil militaire.

Tout comme le maître-à-penser italien, Pierre Cot envisage la mise en place d'une armée de l'Air indépendante, autrement dit d'une organisation qui, à tout moment, doit être opérationnelle. En temps de guerre, il prévoit le déploiement de grandes opérations de bombardement contre l'ennemi. Pour remporter la bataille initiale, le ministre de l'Air se propose de rassembler l'intégralité des unités aériennes sous les ordres d'un chef. A cette fonction suprême doit être nommé l'inspecteur général des forces aériennes qui exerce son autorité en fonction des instructions données par le Haut Comité Militaire. Ainsi, il énonce le projet d'élaborer une hiérarchie qui n'est redevable en rien au haut commandement terrestre ou naval, pour que l'autonomie de l'armée de l'Air naissante prenne corps réellement en amont, c'est-à-dire au niveau des plus hautes instances du commandement, mais aussi en aval. Pour le temps de paix, il suggère en

effet la création de régions aériennes (quatre pour la métropole) placées chacune sous l'autorité d'un officier général et servant de cadre à la préparation à la guerre de toutes les forces aériennes. Dans ce contexte de refonte des structures, l'affirmation de l'identité de l'armée de l'Air devient possible : elle possède ses propres rouages, la subordination à l'armée de Terre n'existe plus (23).

Là s'arrêtent les analogies avec le douhétisme. En effet, la doctrine d'emploi échafaudée par Pierre Cot se situe non pas dans la perspective de l'offensive, mais dans l'optique défensive de la France : il ne s'agit pas d'attaquer le premier, mais de riposter par des représailles massives sur le territoire de l'adversaire. Par ailleurs, la terminologie usitée atteste l'orientation défensive de la doctrine aérienne française ; les vocables « *chasse* » et « *bombardement* » sont remplacés par deux euphémismes qui rassurent la frilosité du haut commandement et le pacifisme latent ou manifeste de la génération des « poilus » : « *aviation lourde de défense* », « *aviation légère de défense* ». En outre, alors que Douhet privilégie le bombardement et néglige les autres subdivisions de l'aviation, Pierre Cot et le général Denain croient aussi aux vertus de l'interception des bombardiers ennemis par la chasse, et à la participation active de celle-ci à la bataille aérienne. Enfin, ils choisissent tous les deux la voie du compromis en admettant la participation de l'aviation à des batailles terrestres ou navales, même s'il est vrai que, dans leur perspective, les opérations aériennes priment sur les autres formes de combat traditionnel. Le ministère Air Pierre Cot se fait uniquement le porte-parole d'un *douhétisme à la française* nourri à la fois d'un vieux fonds doctrinal, basé sur la défensive, et de la mentalité d'une nation meurtrie dans ses chairs lors de la dernière guerre, recroquevillée frileusement sur elle-même et éprise de paix. Dans cette France du début des années trente, où le souvenir des horreurs de la guerre favorise la diffusion d'un pacifisme ambiant et provoque la peur du danger aérien, le repli sur soi et l'oubli d'autrui à l'abri de la Ligne Maginot apparemment inexpugnable, le douhétisme intégral, synonyme d'offensive et de guerre totale, ne peut vraiment s'épanouir en raison d'un attachement traditionnel à la démocratie et aux droits de l'homme qui impliquent le refus de l'agression et le souci du respect du droit international. C'est ainsi que raisonne Pierre Cot, qui, bien que conscient de la menace extérieure incarnée principalement par l'Allemagne hitlérienne, croit beaucoup, en tant que juriste et comme nombre de personnes de sa génération et de la classe politique du moment, en l'action dissuasive de la Société des Nations. Avant d'accéder au ministère de l'Air, il considérait l'aviation comme un instrument privilégié pour garantir la sécurité collective et faire régner la paix. Pour sa part, le général Denain, en tant que militaire qui recherche avant tout l'efficacité, raisonne beaucoup moins en termes de droit que son ministre de tutelle pragmatique mais idéaliste. Cependant la phobie du danger aérien fait réfléchir une bonne partie de l'opinion française, et même ceux qui font de la guerre leur métier. La « Grande Muette » n'a pas une vision strictement professionnelle et technique de la guerre ; des sentiments humanitaires la touchent elle aussi (24).

Ainsi, c'est au nom également d'un certain humanisme que le général Barès, chef d'état-major des forces aériennes avant le général Denain, rappelle dans un