

La fabrication de l'armée de l'air en France : innovation institutionnelle et compromis socio-technique

In: Genèses, 15, 1994. pp. 69-83.

Citer ce document / Cite this document :

Vennesson Pascal. La fabrication de l'armée de l'air en France : innovation institutionnelle et compromis socio-technique. In: Genèses, 15, 1994. pp. 69-83.

doi : 10.3406/genes.1994.1230

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/genes_1155-3219_1994_num_15_1_1230

LA FABRICATION

DE L'ARMÉE

DE L'AIR EN FRANCE :

INNOVATION

INSTITUTIONNELLE

ET COMPROMIS

SOCIO-TECHNIQUE

Pascal Vennesson

Les usages militaires de l'avion ont bouleversé la guerre, les armées et la sécurité internationale. En l'espace de quelques années, la menace est venue du ciel ; les stratégies sont devenues obsolètes, les armées vulnérables et les armements inutiles. La guerre du Golfe a montré que la supériorité aérienne continue à jouer un rôle déterminant. Les pays développés disposent tous d'avions sophistiqués et de puissantes organisations pour les mettre en œuvre. Cette division du travail militaire passe aujourd'hui inaperçue. Pourtant, l'armée de l'air, l'avion militaire et les doctrines militaires aériennes ont dû être patiemment inventés. Comment s'est déroulée en France la fabrication simultanée de l'armée de l'air et de l'avion militaire ? Quels mécanismes ont permis la transformation de la politique militaire ? C'est à ces questions que répond l'analyse qui suit¹.

La métamorphose des armées

L'étude de la menace, de l'usage et du contrôle de la force militaire combine généralement plusieurs éléments. La politique de sécurité est présentée comme une réponse rationnelle à un contexte international. L'armée est un outil monolithique dont la fonction est de faire face aux menaces extérieures. Les doctrines stratégiques guident les décideurs en précisant les objectifs poursuivis et les moyens de les atteindre. Les progrès des technologies de l'armement imposent une adaptation des politiques de sécurité. Cette conception appartient au sens commun, elle est inadéquate et trompeuse. La fabrication de l'armée de l'air en France fournit une situation expérimentale qui permet de faire la démonstration de l'insuffisance de ce type d'analyse et de proposer une meilleure explication de la métamorphose des armées combinant perspective institutionnelle² et sociologie des technologies³.

1. Ce texte est un chapitre remanié de *L'institutionnalisation de l'armée de l'air* (à paraître). Pour de plus amples détails, cf. Pascal Vennesson, *L'institutionnalisation de l'armée de l'air en France, 1890-1934*, Thèse de Doctorat-science politique, Institut d'études politiques de Paris, 1992. J'ai bénéficié pour cette recherche des commentaires de Pierre Favre, Michel Dobry, Patrick Facon, Jacques Lagroye, Yves Mény et Michel Offerlé que je remercie. Une communication sur ce thème a été présentée au séminaire «Innovation et industrialisation : théorie et histoire», du laboratoire «Institutions, emploi et politique économique» (IRESCO-CNRS). Merci à Dominique Foray et aux participants à ce séminaire pour leurs commentaires critiques. Robert Salais a suggéré d'utiles aménagements. Je remercie le *Center for International Security and Arms Control* de l'Université de Stanford pour son généreux soutien matériel et le stimulant environnement intellectuel qu'il fournit.

2. Pour l'analyse institutionnelle, on se reportera notamment à James G. March, Johan P. Olsen, *Rediscovering Institutions*.

DOSSIER

*Innovations institutionnelles :
échecs, tensions, compromis*

Pascal Vennesson
La fabrication

*de l'armée de l'air en France :
innovation institutionnelle
et compromis socio-technique*

The Organizational Basis of Politics,
New York, The Free Press, 1989 ; John
W. Meyer, Richard W. Scott (éds),
*Organizational Environments. Ritual
and Rationality*, Londres, Sage
Publications, 1992 (1^{ère} éd. 1983) ;
Bernard Lacroix, Jacques Lagroye (éds),
*Le président de la République. Usages et
génèses d'une institution*, Paris, Presses
de la Fondation nationale des sciences
politiques, 1992 ; François Héran,
«L'institution démotivée. De Fustel de
Coulanges à Durkheim et au-delà»,
Revue française de sociologie, vol. 28,
1987, pp. 67-97.

3. Pour la sociologie des technologies,
on se reportera notamment à Donald
McKenzie, *Inventing Accuracy. A
Historical Sociology of Nuclear
Missile Guidance*, Cambridge (Mass.),
The MIT Press, 1990, pp. 240-296 ;
Donald McKenzie, Graham Spinardi,
"The Shaping of Nuclear Weapon
System Technology : U. S. Fleet
Ballistic Missile Guidance and
Navigation. I. From Polaris to
Poseidon", *Social Studies of Science*,
vol. 18, August 1988, pp. 419-463 ;
et "The Shaping of Nuclear Weapon
System Technology : U. S. Fleet
Ballistic Missile Guidance and
Navigation. II. 'Going for broke'-The
Path to Trident II", *Social Studies of
Science*, vol. 18, November 1988,
pp. 581-624 ; Bruno Latour, *Aramis ou
l'amour des techniques*, Paris, Éditions
La Découverte-textes à l'appui, 1992.

4. Émile Durkheim, *Les Règles de la
méthode sociologique*, Paris, Presses
universitaires de France-Quadrige,
(1^{ère} éd. 1895), 1987, p. XXII.

5. Peter Berger, Thomas Luckmann,
La Construction sociale de la réalité,
Paris, Méridien Klincksieck-Sociétés,
(1^{ère} éd. 1967), 1989, p. 79.

6. John Geiger, "Amiot's Angular
Airframes : France Entered War Two
with Some of the Ugliest Bombing
Aircraft Ever Built", *Air Classics*,
vol. 19, n° 2, February 1983,
pp. 18-22 et 66-71.

Selon Durkheim, «on peut [...] appeler institution toutes les croyances et tous les modes de conduite institués par la collectivité»⁴. L'institutionnalisation est le processus au cours duquel une pratique se cristallise et ne repose donc plus sur l'action collective des individus. Au terme, toujours relatif, de l'institutionnalisation, la pratique est détentrice d'une réalité propre extérieure aux individus et qui s'impose à eux⁵. Les routines, les procédures, les règlements, les normes assurent la persistance de l'institution. Les individus exécutent des actions objectives, connues, récurrentes, que l'on peut faire répéter par n'importe quel type d'acteur appartenant à une catégorie semblable. L'institutionnalisation de l'armée de l'air comporte plusieurs facettes : l'établissement d'une juridiction professionnelle, la définition de rôles faisant obligation aux acteurs et s'articulant entre eux pour produire une division du travail interne à l'institution, l'établissement d'un registre de compétences et de pouvoirs attachés aux rôles, la possibilité de transmission de ces savoirs, une consécration juridique, la création de normes, de traditions et de symboles, la reconnaissance sociale. Trois aspects de l'institutionnalisation de l'armée de l'air sont abordés ici, au moment décisif de sa création législative en juillet 1934 : la mise au point d'un artefact technologique, les rivalités organisationnelles et la reconnaissance légale, et la création d'un répertoire de légitimité.

L'armée de l'air a été conçue en France comme un compromis socio-technique. Elle n'est pas la conséquence naturelle d'une technologie nouvelle, l'avion. Pour faciliter l'institutionnalisation, les promoteurs de l'autonomie organisationnelle ont inventé un nouvel avion, l'avion de «Bombardement, Combat, Reconnaissance» («BCR»), sur lequel ils ont concentré toutes les missions que les Forces aériennes étaient censées remplir. L'armée de l'air ne s'est pas constituée par la revendication d'une juridiction professionnelle inédite, appartenant en propre aux Forces aériennes, le bombardement stratégique à longue portée. Elle est le produit de l'addition des usages militaires de l'avion : chasse, bombardement, observation. L'armée de l'air n'a pas été créée à partir d'un répertoire de légitimité articulé, une «doctrine stratégique» inspirée du général italien Giulio Douhet. Les partisans de l'institutionnalisation ont au contraire rejeté toute idée de doctrine et préservé une confusion sur l'emploi potentiel de l'institution nouvelle.

Technologie composite et autonomie institutionnelle : l'avion de «Bombardement, Combat, Reconnaissance»

Aujourd'hui, personne n'aime l'avion de «Bombardement, Combat, Reconnaissance» (BCR). Il est laid, s'exclament les observateurs⁶. Sa repoussante allure lui attire les pires ennemis : on se moque de ses lignes baroques, on méprise ses tourelles proéminentes, on s'étonne de son anti-aérodynamisme. L'appareil est lent, fragile, mal armé, vulnérable, difficile à entretenir, démodé. Le BCR suscite l'anathème des historiens. C'est le «pire des compromis [...]. Techniquement, cette solution est détestable, l'appareil étant surclassé pour chacune de ses trois missions par les avions spécialisés»⁷. Le BCR est une «solution bâtarde»⁸, «ambivalent(e)»⁹, condamnée par ses «faiblesses intrinsèques»¹⁰. «Talon d'Achille, [...] appareil hybride» il a même contrarié les progrès techniques¹¹. Cet avion est une «machine digne de Quasimodo», un «dinosaur»¹². Les BCR transgressent les frontières conceptuelles, ce sont des monstres, «fortins volants, hérissés de postes de tir dessinés au mépris des lois de l'aérodynamique, lourds, portés de surcroît de moteurs médiocres, à la fois fragiles et peu puissants, (ils) étaient censés acquérir tout de même la supériorité aérienne»¹³.

Pourtant, les BCR sont l'incarnation technologique de l'institutionnalisation de l'armée de l'air. La constitution de la nouvelle institution militaire est fondée sur ces appareils aujourd'hui conspués. Les BCR apaisent les rivalités entre les organisations militaires rivales qui s'efforcent de conserver ou d'obtenir le contrôle des avions de guerre. Plusieurs études de programmes d'avions militaires ont montré le rôle des marchandages bureaucratiques et leurs conséquences sur le contenu des politiques mises en œuvre¹⁴.

Les études du programme ont débuté en mai 1933 et le Conseil supérieur de l'air a approuvé les propositions de Pierre Cot, ministre de l'air, et du général Victor Denain, chef d'état-major, en juin 1933¹⁵. Le choix du matériel se porte sur les avions multiplaces provenant de programmes lancés entre 1928 et 1932. Les multiplaces construits à partir de 1928 – Amiot 140, Farman 420, Potez 540, Bloch 130 et Bréguet 413 – sont des bimoteurs de 5 à 7 tonnes, composés d'un équipage de 4 à 5 hommes disposant d'un armement de 3 mitrailleuses sur tourelle et

7. Jean-Baptiste Duroselle, *Politique étrangère de la France. La décadence, 1932-1939*, Paris, Point-Seuil-Histoire, 1983 (1^{ère} éd. 1979), p. 248. Verdict repris mot pour mot par Jean Doise et Maurice Vaisse, Jean Doise, Maurice Vaisse, *Politique étrangère de la France. Diplomatie et outil militaire, 1871-1991*, Paris, Point-Seuil-Histoire, 1992 (1^{ère} éd. 1987), p. 386. ; Ladislav Myzyrowicz, *Autopsie d'une défaite. Origines de l'effondrement militaire français de 1940*, Lausanne, L'Age d'homme, 1973, p. 185.

8. Thierry Vivier, «L'armée de l'air et la révolution technique des années trente (1933-1939)», *Revue historique des armées*, n° 1, 1990, p. 33.

9. Patrick Facon, Arnaud Teyssier, «L'aviation française de bombardement. Historique des origines aux forces aériennes stratégiques», *Journées nationales de l'air – L'aviation française de bombardement*, 1986, p. 17.

10. Ladislav Myzyrowicz, *Autopsie ...*, *op. cit.*, p. 184.

11. Thierry Vivier, «L'armée de l'Air et la révolution technique ...», *op. cit.*, p. 34.

12. Patrick Laureau, «Potez 540 en Espagne. L'avion de l'espoir», *Le Fanatique de l'Aviation*, n° 134, janvier 1981, p. 37 ; Eliot A. Cohen, John Gooch, *Military Misfortunes. The Anatomy of Failure in War*, New York, Vintage Books, 1991 (1^{ère} éd. 1990), p. 227.

13. «Amiot 143», *L'Encyclopédie illustrée de l'aviation*, n° 208, pp. 4149-4154.

14. Robert F. Coulam, *Illusions of Choice, The F-111 and the Problem of Weapons Acquisition Reform*, Princeton, Princeton University Press, 1977 ; Richard G. Head, «The A-7 Decisions : A Case Study of Weapons Procurement», in John F. Reichart, Steven R. Sturm (éds), *American Defense Policy*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1985 (1^{ère} éd. 1977), pp. 613-626 ; G. Philip Hughes, «Congressional Influence in Weapons Procurement : The Case of Lightweight Fighter Commonality», *Public Policy*, vol. 28, n° 4, Fall 1980, pp. 415-449. Pour une utilisation critique de ces études pionnières, Nick Kotz, *Wild Blue Yonder. Money, Politics and the B-1 Bomber*, Princeton, Princeton University Press, 1988 ;

DOSSIER

Illustration non autorisée à la diffusion

Illustration non autorisée à la diffusion

Amiot 143, vol de peloton (Cliché historique de l'armée de l'air, B76 1348).

*Amiot 143, vue en coupe.
(Christienne, Charles et alii,
Histoire de l'aviation militaire
Française. Paris : Charles
Lavauzelle, 1980, p. 278).*

Illustration non autorisée à la diffusion

Illustration non autorisée à la diffusion

*Potez 540, vue en coupe
(Christienne, Charles et alii,
Histoire de l'aviation militaire
Française. Paris : Charles
Lavauzelle, 1980, p. 278).*

*Potez 540, vue générale et vue de l'avant (Clichés Service Historique
de l'armée de l'air B76 1925 et B83 3568).*

emportant 500 à 1000 kg de bombes. La vitesse des BCR avoisine le 350 km/h avec un plafond de 4 000 mètres et leur autonomie se situe aux environs de 1 300 km.

Additionner les missions sur un appareil polyvalent

Les documents qui évoquent le matériel censé équiper la future armée de l'air sont à la fois sociaux et techniques. Les missions de la nouvelle armée s'inscrivent les unes après les autres dans le BCR prévu par le plan d'armement et d'équipement de l'armée de l'air¹⁶. Les récriminations des officiers de l'armée de terre portent-elles sur le nombre d'avions qu'on leur retire ? Le BCR, tel qu'il est présenté au début de ce compromis, rétorque par la qualité. Jamais auparavant les forces terrestres n'avaient bénéficié d'un appareil d'observation aussi performant : «L'augmentation des possibilités des avions dont seront dotées les unités actives de renseignement compense, dans une très forte proportion, la réduction progressive de leur nombre»¹⁷.

Les officiers de l'armée de terre expliquent-ils que les missions s'affrontent – reconnaissance face à bombardement, combat contre reconnaissance, bombardement opposé au combat, etc. ? Le BCR se charge de tout. Le bombardement sera dirigé sur tous les objectifs, tandis que le renseignement sera régulièrement assuré. Il se fera indistinctement au profit du commandement des grandes unités de l'armée de terre («reconnaissance et observation») et du commandement des unités de l'armée de l'air («reconnaissance et guet»)¹⁸. L'appareil se charge enfin de la lutte aérienne pour permettre, malgré l'ennemi, l'exécution des reconnaissances et des bombardements et s'opposer aux actions de l'adversaire. L'avion multiplace sera suffisamment armé pour attaquer les objectifs terrestres et aériens et assurer sa propre défense.

Traductions flottantes de la technologie et consensus entre groupes rivaux

Incarnation de plusieurs missions, le BCR est défini par les acteurs militaires et les hommes politiques selon des modalités flottantes. Selon les conjonctures ou les interlocuteurs, on peut mettre l'accent sur l'autonomie ou la dépendance des missions du BCR et de l'armée de l'air. L'appareil est l'inscription de caractéristiques qui

Michael E. Brown, *Flying Blind. The Politics of the U.S. Strategic Bomber Program*, Ithaca-London, Cornell University Press, 1992.

15. Dans la séance du 11 décembre 1931 consacrée à l'examen du programme de matériel le Conseil supérieur de l'air exprimait un avis favorable au multiplace, aussi bien pour les reconnaissances de jour et de nuit de l'aviation de l'armée de terre que pour l'avion de bombardement des objectifs situés dans la zone des armées.

«Caractéristiques de l'avion multiplace de renseignement de bombardement et de combat», s. d., p. 1. Archives du Service historique de l'armée de l'air (ci-après SHAA) 1B4. Patrick Facon, «Aux origines du réarmement aérien français. Le plan 1 1933-1937 (première partie)», *Aviation Magazine*, n° 747, 1^{er} février 1979, pp. 88-89 ; Emmanuel Chadeau, *L'industrie aéronautique en France 1900-1950, de Blériot à Dassault*, Paris, Fayard, 1987 ; Herrick Chapman, *State Capitalism and Working-Class Radicalism in the French Aircraft Industry*, Berkeley, University of California Press, 1991, pp. 22-31.

16. État-major de l'armée de l'air-Cabinet, «Plan d'armement et d'équipement de l'armée de l'Air», 26 octobre 1933, p. 1 (par le général Denain). SHAA 2 B 163.

17. «Note pour le Ministre de l'Air. Étude d'une lettre n° 1061 S. du 16 mars 1933 adressée par le général Weygand, vice-président du Conseil supérieur de la guerre, inspecteur général de l'armée au ministre de la guerre», p. 4. SHAA 1B3, d. 2.

18. «Caractéristiques de l'avion multiplace de Renseignement, de Bombardement et de Combat», s. d., p. 2. SHAA 1B4.

DOSSIER

*Innovations institutionnelles :
échecs, tensions, compromis*

Pascal Vennesson
*La fabrication
de l'armée de l'air en France :
innovation institutionnelle
et compromis socio-technique*

autonomisent une armée de l'air, mais également de celles qui confirment la domination de l'armée de terre et de la marine sur l'avion. Un général anonyme explique les conditions d'emploi du BCR :

«Permettre à toutes les unités désignées sous le vocable d'aviation de renseignement, de prendre part éventuellement à la lutte aérienne, tout en les armant d'un matériel mieux approprié à leur mission, telle est l'origine du premier programme de matériel établi en conclusion logique du décret du 1^{er} avril 1933. Ce programme d'avion multiplace de renseignement, de bombardement et de combat, a été l'objet de discussions passionnées et de critiques injustifiées, surtout de la part de ceux qui, qualifiant improprement ce matériel de multiplace de combat, se méprenaient sur son rôle. Son rôle n'est pas la recherche du combat aérien, mais il doit permettre aux unités dites de renseignement, les plus nombreuses de l'armée de l'air, de renforcer l'aviation lourde, si les circonstances l'exigent impérieusement, tout en remplissant mieux leurs missions propres»¹⁹.

La diversité des rôles envisageables pour le BCR et la confusion sur ces missions permettent d'obtenir un relatif consensus au sein des officiers des Forces aériennes, le service de l'armée de terre chargé de l'aviation durant l'entre-deux-guerres. Certains d'entre eux soulignent par exemple que le BCR est un «multiplace de combat» qui pourra être en mesure de rechercher le combat aérien. Parmi d'autres lignes de fractures, l'opposition entre les chasseurs (dominants) et les bombardiers et observateurs ne permet pas la revendication univoque et virulente d'une juridiction professionnelle inédite et bien définie, le bombardement stratégique à longue portée par exemple. Les aviateurs souhaitaient obtenir la supériorité aérienne par l'action combinée de la chasse et du bombardement. Le BCR permet de créer un consensus au sein des organisations militaires²⁰. Loin de se conformer à la vulgate qui déplore son illogisme technique, le BCR diminue le nombre des opposants à l'institutionnalisation d'une armée de l'air autonome et inscrit l'organisation nouvelle dans une technologie.

19. *L'Aérophile*, décembre 1935. Cité par le général Christienne, Patrice Buffotot, «L'armée de l'air française et la crise du 7 mars 1936», *Colloque Franco-Allemand – Comité d'histoire de la Deuxième Guerre Mondiale*, Paris, mars 1977, p. 12. Le général Debeney jugeait le BCR excellent. Cf. les citations du général Debeney, *La guerre et les hommes*, Paris, 1937, pp. 87-88, reportées par Ladislas Myzyrowicz, *Autopsie ...*, op. cit., p. 181.

20. Sur la formation de consensus au cours de la fabrication des systèmes d'armes, Matthew Evangelista, *Innovation and the Arms Race. How the United States and the Soviet Union Develop New Military Technology*, Ithaca, Cornell University Press, 1988, pp. 56-59. Sur les innovations militaires, Stephen Peter Rosen, *Winning the Next War. Innovation and the Modern Military*, Ithaca, Cornell University Press, 1991.

Fabriquer une institution composite : l'invention de l'armée de l'air

Faiblesse et divisions des officiers des Forces aériennes

En juin 1921, une loi donne un statut aux personnels de l'aviation militaire, devenue en mai 1921 la cinquième arme combattante de l'armée de terre (avec

l'infanterie, la cavalerie, le génie et l'artillerie). Ce nouveau corps d'officiers est hétérogène et de valeur inégale²¹. Les officiers haut gradés sont peu nombreux. Sur un total de 1 241 officiers en 1920, on compte 13 colonels ou lieutenants-colonels et 123 commandants. Comme les chefs de la nouvelle armée doivent être en mesure d'accomplir des fonctions du personnel navigant, les limites d'âge sont abaissées. En 1927, la moyenne d'âge des officiers des Forces aériennes est d'un peu plus de 36 ans et parmi les officiers, les navigants qui cristallisent le modèle d'excellence du groupe ont la moyenne d'âge la plus faible²². Quatorze officiers supérieurs des Forces aériennes avaient suivi les cours de l'École de guerre avant 1914. De plus, le nombre d'officiers brevetés d'état-major n'allait s'accroître que lentement : une trentaine à partir de 1925 et 57 en 1930. Peu d'officiers aviateurs se présentèrent au concours d'entrée à l'École de guerre entre 1920 et 1930²³. Or, le processus d'institutionnalisation crée de nombreux postes de haute responsabilité. Outre le commandement d'unités plus importantes, il faut instituer et diriger des écoles de formation, des centres d'études et des états-majors. Il faut aussi assurer l'approvisionnement en munition des unités au sol, réparer et entretenir le parc des véhicules, veiller aux transmissions, aménager les terrains, construire des casernements et assurer leur entretien, recruter des personnels. Les officiers proviennent de diverses filières, souvent éloignées du cursus classique de l'époque. Les officiers d'active venus à l'aviation par volontariat sont les moins nombreux. La majorité du corps est composée d'officiers de réserve et d'officiers sortis du rang²⁴. Pilotes et observateurs efficaces durant la Grande Guerre, ils n'étaient pas destinés à occuper les positions les plus élevées d'une institution complexe. Les règles de l'avancement allaient les placer pourtant à des fonctions importantes. L'École de l'air, créée en 1933, ne reçoit ses premiers élèves qu'en octobre 1934, soit après la création officielle de l'armée de l'air. La constitution de l'École de guerre aérienne en octobre 1936 et du Centre des hautes études aériennes n'allaient faire sentir leurs effets que plusieurs années après la difficile fabrication de l'armée de l'air.

Les personnels des Forces aériennes ne sont pas convaincus de la nécessité de fonder une nouvelle organisation militaire. Les effets de l'aviation à la guerre leur

21. Pierre Rocolle, *La guerre de 1940. Tome 1. Les illusions, novembre 1918-mai 1940*, Paris, Armand Colin, 1990, pp. 37-38 ; Daniel Gaxie, «Morphologie de l'armée de l'air. Les officiers (1924-1974)», in Service historique de l'armée de l'air, *Recueil d'articles et d'études (1974-1975)*, Vincennes, Service historique de l'armée de l'air, 1977, p. 37-86 ; Michael Geyer, "The Crisis of Military Leadership in the 1930s", *The Journal of Strategic Studies*, vol 14, n° 4, Décembre 1991, pp. 448-462.

22. Daniel Gaxie, «Morphologie de l'armée de l'air ...», *op. cit.*, pp. 57 et 69.

23. Pierre Rocolle, *La guerre de 1940 ...*, *op. cit.*, p. 322. Sur l'École de guerre, Jean-Louis Delmas, «L'École supérieure de guerre, 1876-1939», communication présentée au colloque «La sélection des élites dans l'armée de terre : France et Allemagne depuis le XIX^e siècle», Centre de sociologie de la défense nationale, 1986, 22 p.

24. Pierre Rocolle, *La guerre de 1940 ...*, *op. cit.*, p. 37.

DOSSIER

*Innovations institutionnelles :
échecs, tensions, compromis*

Pascal Vennesson
*La fabrication
de l'armée de l'air en France :
innovation institutionnelle
et compromis socio-technique*

paraissent peu probants. Les collaborateurs de l'organe officiel des Forces aériennes, la *Revue des Forces Aériennes*, affirment par exemple que l'efficacité de l'aviation militaire, «très considérable en certaines éventualités, (est) rarement décisive»²⁵. Outre le fait que les pilotes de chasse, «chevaliers du ciel», récusent le modèle d'une armée routinisée, ils sont chargés de la défense aérienne du territoire et travaillent donc, indirectement, au profit des forces terrestres. Les chasseurs, qui occupent le sommet de la hiérarchie symbolique des fonctions, sont réticents à accepter l'idée d'une armée de l'air fondée sur le bombardement stratégique à longue portée.

A ces divisions au sein du personnel des Forces aériennes, s'ajoute la trajectoire sociale et politique du ministre de l'air de l'époque, Pierre Cot (1895-1977)²⁶. Son engagement personnel le rapproche de thèmes pacifistes. Favorable aux arbitrages de la Société des nations, Pierre Cot est rapporteur devant la Chambre des députés du pacte général de renonciation à la guerre («pacte Briand-Kellogg») en février 1929, et occupe même le poste de délégué de la France à la Société des nations. Avec un tel ministre, les officiers des Forces aériennes ne peuvent plaider en faveur de leur plus grande efficacité à la guerre grâce au bombardement.

Les «leçons» de la Grande Guerre et la coopération entre les armées

L'institutionnalisation de l'armée de l'air est indissociable des leçons tirées de la Grande Guerre²⁷. Les partisans d'une armée de l'air institutionnalisée se trouvent dans la position difficile de devoir critiquer un usage de l'avion et une organisation qui, pour tous, ont fait la preuve de leur efficacité au combat. Durant le conflit, les chefs des grandes unités terrestres ont mis en œuvre leur aviation comme leur artillerie, leur infanterie, ou leur génie et l'avion s'est révélé un instrument de reconnaissance inégalé. L'aviation d'observation et de renseignement doit donc rester à la disposition des généraux de l'armée de terre, tout comme les autres types d'aviation, chasse et bombardement, destinés à protéger l'observation. Non seulement cette conclusion est acceptée au sein de l'armée de terre, diffusée par les enseignements de l'École supérieure de guerre, mais sa légitimité est reconnue par de nombreux officiers des Forces aériennes.

25. P. E., «Une analyse des théories du général Douhet», *op. cit.*, p. 1063.

26. Sur Pierre Cot, Sabine Jansen, *Pierre Cot, de la jeunesse catholique au parti radical, 1895-1928*, Mémoire de Diplôme d'études approfondies présenté à l'Institut d'études politiques de Paris sous la direction de Jean-Marie Mayeur, octobre 1990, pp. 26-31 ; Thierry Vivier, «Pierre Cot et la naissance de l'armée de l'air (31 janvier 1933-8 février 1934)», *Revue historique des armées*, n° 4, 1990, pp. 108-115.

27. Les effets des «leçons de l'histoire» sur la sécurité internationale sont notamment étudiées par Robert Jervis, *Perception and Misperception in International Politics*, Princeton, Princeton University Press, 1976, pp. 217-287 ; Yuen Foong Khong, *Analogies at War. Korea, Munich, Dien Bien Phu, and the Vietnam Decisions of 1965*, Princeton, Princeton University Press, 1992.

Enfin, au cours du conflit, l'armée de terre n'a pas fait l'expérience des conséquences d'une infériorité aérienne majeure et durable. Ces expériences passées prévalent sur le contexte international des années 1930 et notamment le péril aéro-chimique²⁸.

L'idéologie dominante des officiers des Forces aériennes et des hommes politiques sur l'organisation légitime de la défense nationale a également contraint et limité l'institutionnalisation de l'armée de l'air. Aux yeux des protagonistes, la protection du pays doit reposer sur l'unité et l'harmonie entre les différents segments de l'armée. D'après cette perception jamais mise en cause, l'état optimal de l'organisation militaire coïnciderait avec un état d'unité où les différentes armées travaillent de concert²⁹. Pour constituer une armée de l'air autonome, les officiers des Forces aériennes ne peuvent se prévaloir que d'une seule légitimité : s'intégrer aux actions des autres armées et principalement de l'armée de terre. Même un officier de l'armée de terre aussi critique et novateur que Charles de Gaulle n'est pas convaincu de la nécessité d'une armée de l'air institutionnalisée.

Les discours récurrents sur la «jeunesse» de l'organisation aérienne renforcent ces conceptions organicistes et restreignent l'institutionnalisation. Dans les discours des acteurs, la nouvelle organisation est assimilée à un individu mineur qui a des capacités et des incapacités. Elle est «inspectée», on la «surveille». Son état adolescent met l'armée de l'air dans une situation telle qu'elle est «prête à coopérer»³⁰. Lorsqu'elle était encore «dans l'enfance», ses «sœurs aînées», l'armée de terre et la marine, étaient «jalouses de son développement» ; mais elles n'ont pu empêcher «l'émancipation» de l'aviation³¹.

Les aviateurs tirent profit de l'assimilation entre leur jeunesse structurale – c'est-à-dire leur situation de faible avancement dans l'ordre militaire – et leur jeunesse sociale : chefs jeunes, physiquement capables de voler, à l'esprit dynamique. Ils s'approprient ainsi une identité et refusent ce qui définit la tradition militaire, le conservatisme et les résistances aux changements. Mais cette revendication réussie du stigmate de l'âge les enferme dans une hiérarchie qui confirme combien ils sont sous la tutelle de leurs prédécesseurs : les officiers de l'armée de terre et de la marine.

28. Maurice Vaisse, «Le procès de l'aviation de bombardement», *Revue historique des armées*, n° 2, 1977, pp. 41-61 ; Robert J. Young, «The Use and Abuse of Fear : France and the Air Menace in the 1930s», *Intelligence and National Security*, vol. 2, n° 4, October 1987, pp. 88-109.

29. Sur ces images de l'organisation, Gareth Morgan, *Images de l'organisation*, Québec, Presses de l'Université Laval, 1989, p. 77.

30. «L'armée de l'air est inspectée [...] des inspecteurs adjoints spécialisés surveillant l'entraînement [...] l'armée de l'air est prête à coopérer», ministère de l'Air, «Principes généraux d'emploi et d'organisation de l'armée de l'Air-Rapport au Président de la République», 1^{er} avril 1933. *Journal Officiel* du 2 avril 1933, p. 3428.

31. Documents Parlementaires-Chambre, 21 décembre 1934, rapport au nom de la commission de l'aéronautique chargée d'examiner le projet de loi fixant le statut organique de l'armée de l'air (statut du personnel des cadres actifs de l'armée de l'air), par le député Jacquinot (Annexe n° 4359, p. 306).

DOSSIER

*Innovations institutionnelles :
échecs, tensions, compromis*

Pascal Vennesson
*La fabrication
de l'armée de l'air en France :
innovation institutionnelle
et compromis socio-technique*

32. «C'est, en quelque sorte, l'organisation légale du désordre existant», intervention du député Antonin Brocard, Annales de la Chambre des Députés, 16 novembre 1933, p. 4166.

33. Les élections législatives des 1^{er} et 8 mai 1932 voient la défaite de la majorité modérée conduite par André Tardieu. Herriot forme un premier gouvernement («néo-cartel») renversé en décembre 1932. Paul Boncour est renversé à son tour en janvier 1933. Édouard Daladier prend sa suite et se maintient jusqu'en octobre 1933.

34. Ministère de l'Air, «Principes généraux d'emploi et d'organisation de l'armée de l'Air – Rapport au Président de la République», 1^{er} avril 1933, J. O., 2 avril 1933, p. 3428.

35. Documents Parlementaires-Chambre, 21 décembre 1934, rapport au nom de la commission de l'aéronautique chargée d'examiner le projet de loi fixant le statut organique de l'armée de l'air (statut du personnel des cadres actifs de l'armée de l'air), par le député Jacquinot (Annexe n° 4359, p. 306).

36. Loi du 2 juillet 1934 fixant l'organisation générale de l'armée de l'air, article 4.

37. «Note pour le Ministre de l'Air. Étude d'une lettre n° 1061 S. du 16 mars 1933 adressée par le général Weygand, vice-président du Conseil supérieur de la guerre, inspecteur général de l'armée au ministre de la guerre», p. 4. SHAA 1B3, d. 2. Les officiers de l'armée de l'air prennent soin de préciser que le ministère de l'Air est au fait des évolutions constantes qui permettent aux forces terrestres d'acquérir chaque jour plus de portée et de vitesse, au fait également des besoins d'exploration et de sûreté des armées terrestres (p. 5).

*La création législative de l'armée de l'air :
«organisation légale du désordre existant»³²*

Le décret du 1^{er} avril 1933 et surtout la loi du 2 juillet 1934 créent l'armée de l'air³³. Le décret précise les missions de l'armée de l'air et détaille son organisation, l'importance des régions aériennes, les modalités d'organisation de l'inspection, de l'instruction et de l'entraînement. La définition légale des missions de l'armée de l'air comporte les mêmes contradictions et la même addition de fonctions que l'appareil de «Bombardement, Combat et Reconnaissance». La nouvelle institution remplira toutes les missions existantes, elle ne correspond pas à l'émergence d'une tâche inédite.

«Au lieu de forces aériennes strictement spécialisées en vue de missions particulières, il faut une armée de l'air capable de prendre part, pour la défense du territoire national, soit à des opérations purement aériennes, soit aux opérations terrestres ou navales. (...) L'inspecteur général de l'Armée, le chef d'état-major général de la Marine et l'inspecteur général de la défense aérienne du territoire auront toute facilité pour s'assurer que l'armée de l'air est prête à coopérer avec les armées de terre et de mer et avec les organismes de la défense aérienne du territoire»³⁴.

Le premier article du décret est plus net encore :

«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 est organisée, inspectée, instruite et entraînée dans ce triple but»³⁵.

La loi du 2 juillet 1934 reprend les mêmes dispositions :

«L'armée de l'air est organisée de façon à permettre la préparation de la totalité des formations : soit aux opérations aériennes, soit aux opérations combinées avec les armées de terre et de mer, soit à la défense aérienne du territoire»³⁶.

La loi s'efforce de diminuer l'intensité de la dispute sur le transfert d'appareils sous la coupe de l'armée de l'air, au détriment des besoins supposés des forces terrestres. Les officiers de l'armée de l'air expliquent que les effectifs des unités de chasse mises à la disposition du ministère de la Guerre ne sont pas réduits. De plus, des escadrilles de réservistes supplémentaires sont prévues ; elles seront destinées aux forces terrestres³⁷. Les unités dont les officiers des Forces aériennes soulignent qu'elles sont «dites de bombardement», seront préparées à l'exécution des missions de renseignement, nécessaires à l'armée de terre et à la marine.

La faiblesse de l'institution de l'armée de l'air et son caractère composite trouvent une illustration exemplaire dans l'une des rares interventions parlementaires, celle d'Antonin Brocard, ancien aviateur pourtant favorable au vote du projet³⁸. Ce député en présentant le compromis comme tel rappelle tout ce que l'institutionnalisation de l'armée de l'air doit aux rapports de forces et de pouvoir, aux négociations, aux divisions et non aux doctrines ou à une hypothétique rationalisation de l'organisation de la défense nationale.

Pour Antonin Brocard, la loi de 1934 est une «étape imparfaite», «la ratification de la situation quelque peu bâtarde qui existe depuis dix ans», la «(...) fixation d'un état de chose imparfait, générateur de difficultés qui ne sont pas près de cesser quand il s'agira des attributions relatives et toujours à définir entre la guerre, l'air et la marine» (p. 4165). Antonin Brocard plaide pour une «doctrine aéronautique suffisamment ferme», une «solution plus précise» comme en Angleterre ou en Italie, un option «nette» (p. 4165). Il fustige la prudence et discrédite le compromis³⁹ :

«Ce projet n'apporte aucun élément nouveau d'homogénéité, aucune unité de direction. La défense aérienne du territoire échappe encore au ministère de l'Air ; elle appartient, dans son ensemble, au ministère de la Guerre. L'aviation maritime a repris la direction de la plupart de ses escadrilles, mais elle en a laissé quelques-unes au ministère de l'Air, sans que cette décision corresponde à autre chose qu'à un simple compromis. Ni dans son intérêt, ni dans celui du département de l'Air, une telle situation ne peut s'éterniser. C'est, en quelque sorte, l'organisation légale du désordre existant»⁴⁰.

Loin de dissiper le malentendu, Pierre Cot dans sa réponse le confirme. Il explique que le projet d'organisation est imparfait et provisoire (p. 4166) et se félicite malgré tout des «efforts de transaction» et du «travail modeste» finalement accompli (p. 4166). Mieux vaut, ajoute-t-il, «avoir cette organisation que de n'avoir pas d'organisation du tout» (p. 4166)⁴¹.

Pas de doctrine militaire pour l'armée de l'air

Pour de nombreux observateurs, la doctrine de l'armée de l'air en 1940 demeure mystérieuse⁴². La solution du mystère réside dans l'institutionnalisation de la nouvelle armée. A la technologie de compromis et à l'institution

38. Annales de la Chambre des députés, 16 novembre 1933, pp. 4165-4166. La commission de l'aéronautique a approuvé le rapport Perrin et Antonin Brocard et les membres de la commission ont voté la loi.

39. Lorsque, le 30 juin 1933, la commission de l'aéronautique avait remis son rapport, le rapporteur n'avait pas caché que la question institutionnelle n'était pas réglée et que la loi faisait la part belle au compromis. «(...) Le jeune ministère de l'Air s'est vu dans l'obligation de composer avec les autres départements de la défense nationale». Documents Parlementaires-Chambre des députés, Annexe n° 2210, 30 juin 1933 (rapporteur le député Paul Perrin), pp. 1486-1487.

40. Annales de la Chambre des Députés, 16 novembre 1933, p. 4166.

41. Le vote qui institue l'armée de l'air est aussi un signe de compromis. Il est acquis à une large majorité. Les députés communistes votent contre le projet, 104 députés, socialistes surtout, ne prennent pas part au vote et 470 votent pour. Les logiques propres au champ politique dominant l'approbation parlementaire. Socialistes et surtout communistes favorables au pacifisme dans les relations internationales conformément leur position sur l'armée de l'air à leurs prises de positions habituelles sur les questions internationales et militaires. Les «néo»-socialistes qui ont rompu avec la SFIO en juillet 1933 approuvent la constitution de l'armée de l'air. Les formations radicales et celles de la droite émettent un vote favorable.

42. Barry R. Posen, *The Sources of Military Doctrine. France, Britain, and Germany between the World Wars*, Ithaca, Cornell University Press, 1984, pp. 133 et 135.

DOSSIER

*Innovations institutionnelles :
échecs, tensions, compromis*

Pascal Vennesson
*La fabrication
de l'armée de l'air en France :
innovation institutionnelle
et compromis socio-technique*

43. Sur l'importance des doctrines militaires, voir parmi les travaux novateurs Elizabeth Kier, *Changes in Conventional Military Doctrines : The Cultural Roots of Doctrinal Changes*, Ph.D. Dissertation, Cornell University, 1992 ; Deborah D. Avant, "The Institutional Sources of Military Doctrine: Hegemons in Peripheral Wars", *International Studies Quarterly*, vol. 37, 1993, pp. 409-430 ; Kimberly Marten Zisk, *Engaging the Enemy. Organization Theory and Soviet Military Innovation, 1955-1991*, Princeton, Princeton University Press, 1993, pp. 11-30.

44. Philip Bankwitz, *Maxime Weygand and Civil-Military Relations in Modern France*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1967 ; Robert J. Young, *In Command of France. French Foreign Policy and Strategic Planning, 1933-1940*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1978 ; Robert A. Doughty, *The Seeds of Disaster. The Development of French Army Doctrine, 1919-1939*, Hamden, Archon Books, 1985, pp. 41-71 ;

45. Robert J. Young, "The Strategic Dream : French Air Doctrine in the Inter-War Period, 1919-1939", *Journal of Contemporary History*, vol. 9, n° 4, 1974, pp. 61-70 ; Robert J. Young, "Preparations for Defeat : French War Doctrine in the Inter-War Period", *Journal of European Studies*, n° 2, 1972, pp. 155-172 ; George H. Quester, *Deterrence before Hiroshima. The Airpower Background of Modern Strategy*, New York, John Wiley & Sons, 1966, pp. 57-60.

46. Edward Warner, «Douhet, Mitchell, Seversky : les théories de la guerre aérienne», in Edward Mead Earl (éd), *Les maîtres de la stratégie*, Paris : Flammarion-Champs, 1987 (1^{ère} éd. 1943), pp. 245-267 ; David Mac Isaac, "Voices from the Central Blue : The Air Power Theorists", in Peter Paret (éd), *Makers of Modern Strategy. From Machiavelli to the Nuclear Age*, Princeton, Princeton University Press, 1986, pp. 624-647.

composite correspond une indétermination de la doctrine militaire censée définir les conditions de mise en œuvre de l'armée de l'air. Les officiers de l'armée de l'air réfutent la nécessité d'une doctrine et ne définissent pas de programme précis détaillant les usages potentiels de l'avion⁴³. Au cours des années 1930, la doctrine militaire est défensive⁴⁴. Face à cette hégémonie, on pouvait s'attendre à ce que les partisans d'une aviation autonome critiquent une doctrine dévaluant presque mécaniquement la puissance aérienne et plaident pour une nouvelle théorie de la guerre.

En France, aucune doctrine, et en aucun cas celle du bombardement stratégique à longue portée, ne s'est imposée comme soubassement idéologique de l'institutionnalisation de l'armée de l'air. Plusieurs indicateurs montrent cette réticence⁴⁵. Aucun officier, aucun professionnel de la politique n'est comparable aux théoriciens les plus connus de la puissance aérienne : Giulio Douhet (Italie), William Mitchell et Alexander de Seversky (États-Unis), Trenchard et Sykes (Grande-Bretagne)⁴⁶. L'ouvrage majeur de Douhet, *Il dominio dell'Aria*, qui expose le plus complètement sa conception de l'aviation militaire n'a jamais été traduit intégralement en français⁴⁷. Enfin, nombre d'ouvrages et d'articles qui discutent les thèses de Douhet paraissent après juillet 1934 et n'expliquent donc pas l'institutionnalisation de l'armée de l'air.

Le refus de Douhet et du principe d'une doctrine

Ce qui surprend dans la multiplication des études publiées durant l'entre-deux-guerres sur Douhet, c'est qu'il soit si peu accepté et qu'il ne devienne pas la thématique privilégiée des partisans d'une armée de l'air institutionnalisée⁴⁸. Les militaires qui évoquent, y compris dans la revue officielle des Forces aériennes, les travaux du stratège italien soulignent ses faiblesses et le critiquent. Le bombardement aérien, expliquent-ils, ne garantit pas la capitulation de l'adversaire⁴⁹. Il est impossible de détruire au sol l'aviation ennemie⁵⁰. Les thèses de Douhet sont jugées «techniquement infaisables»⁵¹.

«La conception française en matière de bombardement aérien, souligne le journaliste René Sologne, n'est pas celle de Douhet. [...] Quant à l'importance de l'aviation indépendante, à son homogénéité, à sa doctrine, à sa tactique d'emploi, à ce que l'on attend du matériel, tout s'oppose, en France, à la pensée de Douhet»⁵².

En plaçant pour une armée de l'air autonome Douhet prend pour modèle l'armée de terre et la marine. Il veut montrer que l'armée de l'air obéit aux mêmes «lois de la guerre» que les armées existantes et devrait bénéficier de la même légitimité. L'un des commentateurs de Douhet, le lieutenant de vaisseau Barjot, récuse ce rapprochement, seul le chasseur est le véritable avion de guerre⁵³.

Pour le lieutenant de vaisseau Barjot, la véritable tendance du bombardement passe par plusieurs bifurcations. La vitesse horizontale (1) offre une capacité de «dérobement» accrue (2) ce qui permet d'économiser sur l'armement défensif (3). Comme l'appareil doit être équipé pour le combat de jour (4), il doit être doté d'un armement offensif, l'armement «axial-fixe» (5). Dernier aspect, le bombardier doit être le moins vulnérable possible aux défenses anti-aériennes et aux avions ennemis, sa taille sera réduite (6). Par conséquent, «La tendance asymptotique du bombardier, c'est le monoplace de chasse»⁵⁴.

Les aviateurs n'ont pas été convaincus par les thèses douhettiennes, ils ne le sont pas non plus par le principe même d'une «doctrine militaire». L'un des journalistes de la revue *Les Ailes*, l'une des revues extérieures à l'armée et favorable à la création d'une armée de l'air autonome, s'exclame : «Jamais l'officielle *Revue des Forces Aériennes* n'a cru devoir exposer la doctrine aérienne et moins encore la discuter sérieusement»⁵⁵. On ne peut en effet ni exposer, ni discuter, un corpus qui n'existe pas. Les officiers qui écrivent dans la *Revue des forces aériennes* revendiquent la prudence à propos des doctrines militaires.

«Il sera donc facile au lecteur averti de concevoir pourquoi forte d'un enseignement aussi clair (l'auteur fait allusion aux échecs des doctrines successives de la «toute puissance du feu» (1870) et de la «toute puissance du mouvement» (1914), la *Revue des forces aériennes* a renoncé de prime abord et définitivement à créer et à répandre une Doctrine. La Doctrine avec un grand D aboutit au schéma, et risque de cristalliser les esprits. Plus modeste, semble-t-il, mais à la réflexion combien plus sage et plus fécond le but qu'elle se propose, de développer chez ses collaborateurs et chez ses lecteurs le goût de l'étude patiente et de la méditation, qui leur permettront, bien mieux qu'une doctrine lapidaire et simpliste, d'envisager, en cas de besoin, avec intelligence, rapidité et logique, les problèmes difficiles et parfois si complexes de la lutte aérienne»⁵⁶.

Ces réticences à propos de l'invention d'une doctrine militaire sont en harmonie avec l'institution composite et la technologie de compromis. Les thèses de Douhet

47. Pour un bref extrait, Gérard Chaliand (éd), *Anthologie mondiale de la stratégie, des origines au nucléaire*, Paris, Robert Laffont-Bouquins, 1990, pp. 1138-1139. *Il Dominio dell'Aria* existe en anglais. Le seul ouvrage du général italien traduit en français en 1932 par les journalistes des *Ailes* très favorables à l'institutionnalisation de l'armée de l'air est *La guerre de l'air*.

48. Cette analyse conteste les interprétations classiques des historiens qui expliquent que les aviateurs ont repris la doctrine de Douhet (Ladislas Myzyrowicz, *Autopsie ...*, op. cit., pp. 173-174), que le BCR répond approximativement aux spécifications de l'appareil prôné par Douhet (Robert W. Krauskopf, *French Air Power Policy, 1919-1939*. Ph. D. Dissertation, Georgetown University, 1965, p. 414), et que Pierre Cot est «douhétien» (Thierry Vivier, «Le douhétisme français entre tradition et innovation (1933-1939)», *Revue historique des armées*, n° 3, 1991, p. 90).

49. NNN, *L'Action française*, 24 avril, 10 mai, 25 mai, 10 juin, 25 juin, 10 juillet, 24 juillet, 10 août, 25 août 1932. P. E., «Une analyse des théories du général Douhet», *Revue des forces aériennes*, septembre 1932, n° 38, pp. 1057-1063. P. E., «Remarques sur la Guerre de l'Air», *Revue des forces aériennes*, mars 1933, n° 44, pp. 331-338.

50. P. E., «Une analyse des théories du général Douhet», op. cit., p. 1060, note 4.

51. L'auteur des articles de *L'Action française* est favorable à une aviation maritime rattachée à la Marine et à une aviation terrestre juxtaposée à l'armée de terre et placée, comme celle-ci, sous un «haut commandement de la guerre aéro-terrestre». P. E., «Une analyse des théories du général Douhet», op. cit., pp. 1062. P. E., «La publication des travaux du général Douhet», *La Revue des forces aériennes*, avril 1932, n° 33, p. 480 ; Lieutenant de vaisseau Barjot, «L'avion de bataille de Douhet est-il un archaïsme ?», *Revue des forces aériennes*, n° 53, décembre 1933, pp. 1233-1332.

52. «L'aviation de Douhet et la notre», *Les Ailes*, 16 juin 1932. Cité par Patrick Facon, «Douhet et sa doctrine», op. cit., p. 102.

53. Barjot, op. cit., p. 1332.

54. Barjot, op. cit., p. 1332.

DOSSIER

*Innovations institutionnelles :
échecs, tensions, compromis*

Pascal Vennesson
*La fabrication
de l'armée de l'air en France :
innovation institutionnelle
et compromis socio-technique*

55. *Les Ailes*, 14 janvier 1932. C'est encore ce journal, et non un organisme officiel qui se charge d'éditer *La Guerre de l'air* de Giulio Douhet.

56. «“Doctrines” ou “programme”» (introduction). *Revue des forces aériennes*, janvier 1930, n° 6.

57. Pour un autre exemple d'organisations qui produisent des doctrines imprécises, John J. Mearsheimer, “A Strategic Misstep. The Maritime Strategy and Deterrence in Europe”, in Steven E. Miller, Stephen Van Evera, (éds), *Naval Strategy and National Security. An International Security Reader*, Princeton, Princeton University Press, 1988, pp. 61-62.

58. Les études sur le plan I débutent en mai 1933. En juin, le Conseil supérieur de l'air approuve les propositions de Pierre Cot et du général Denain. Le ministre de l'air juge la situation de l'aviation si déplorable sur le plan des matériels qu'il passe une série de commandes à l'industrie aéronautique au cours du dernier semestre de 1933 avant le vote des crédits par le Parlement en juillet 1934. Au moment où le plan est adopté, 203 avions de guerre étaient en cours de fabrication.

59. Patrick Facon, «Aux origines du réarmement aérien français. Le plan I 1933-1937», *Aviation Magazine International*, n° 747, 1^{er} fév. 1979, p. 88.

60. Patrick Facon, «Aux origines du réarmement aérien français (2^e partie)», *op. cit.*, p. 66.

61. 1 023 appareils de première ligne plus 342 volants. Chasse : 474 (355 en ligne, 119 volants) ; bombardement : 480 (360 en ligne, 120 volants) ; renseignement : 411 (308 en ligne, 103 volants). P. Facon, *op. cit.*, p. 66.

accentuaient les distinctions : offensive ou défensive, armée de l'air ou armée de terre-mer, bombardier ou chasseur, etc. Autant de choix que les rapports de force entre officiers des différentes armées et l'éclatement des modèles professionnels au sein des forces aériennes rendaient difficiles, même comme justificatif rhétorique. Il fallait l'offensive et la défensive, le bombardement, la chasse et la reconnaissance, l'armée de l'air et les autres armées⁵⁷.

La faible proportion des bombardiers

On objectera que la seule analyse de la doctrine militaire est trop idéaliste. Les officiers de l'armée de l'air pourraient mettre en œuvre les conceptions de Douhet sans construire de théorie articulée. Si tel était le cas, la reprise du bombardement stratégique à longue portée aurait signifié un net accroissement des appareils de bombardement au détriment des autres types d'avions.

Quelle était la répartition des appareils par spécialisation avant le «plan I» conçu par le général Denain et qui accompagnait l'institutionnalisation de l'armée de l'air⁵⁸ ? La chasse comportait 13 groupes et trois escadrilles de l'aviation maritime autonome, le bombardement 12 et l'aviation de renseignement la plus importante de très loin, 24. En avril 1933 – au moment de la signature du décret qui définissait les missions principales de l'armée de l'air –, celle-ci comprend 2300 appareils dont les qualités sont contestées⁵⁹. Le plan I prévoyait une modification de la répartition de ce matériel, mais ne visait pas la création d'une «flotte» de bombardiers qui constituerait le cœur d'une armée nouvelle. 1 010 avions nouveaux étaient prévus dont 350 chasseurs, 350 bombardiers et 310 appareils de renseignement⁶⁰. Même en tenant compte des inflexions de la fin de l'année 1934⁶¹, postérieures à l'institutionnalisation de l'armée de l'air, il s'agit de doter l'armée nouvelle de tous les types d'appareils, afin qu'elle remplisse toutes les missions existantes.

A partir de 1935, au lieu de 1 010, il s'agit de construire 1 500 appareils : 670 bombardiers, 420 chasseurs, 50 avions de commandement et 360 appareils de renseignement. Même avec le «Plan II», les bombardiers ne sont en supériorité que relative. Denain projette sans doute un programme de 1 800 appareils qui augmenterait le

nombre de bombardiers et ne laisserait presque aucun appareil à l'aviation de renseignement⁶². Mais ces différents plans, postérieurs à la constitution d'une armée de l'air autonome, demeurent souvent à l'état de projets. Enfin, le «plan V» (1938-1939) donne à nouveau la priorité aux avions de chasse⁶³.

L'armée de l'air a été constituée en France sous la forme d'un compromis socio-technique. L'homologie entre le BCR, les missions de l'armée de l'air et les incertitudes de sa doctrine d'emploi n'est pas un parallélisme des formes extérieures, ni le fruit de l'intention des acteurs pour obtenir clandestinement satisfaction⁶⁴. La connexion provient de schèmes communs aux protagonistes de l'institutionnalisation : formation militaire acquise par les personnels des Forces aériennes au sein de l'armée de terre, rivalités entre les formes initiales d'utilisation de l'avion durant la Grande Guerre (la chasse, le bombardement et le renseignement), lecture sélectives du contexte international (en particulier du péril aéro-chimique), contraintes provenant du champ politique. L'armée de l'air, le BCR, et la doctrine peu définie de l'emploi de l'avion à des fins militaires entretiennent d'étroites correspondances avec le *modus operandi* qui a été capable de les engendrer.

62. La répartition officielle donne : bombardement 250 (total en ligne, 900), chasse 60 (total en ligne, 480), avions de commandement 10 (total en ligne, 60), aucun avion de renseignement (total, 360). La proportion aurait donc été effectivement inversée au terme de ce programme en 1937-38. Liaison du 27 mars 1933, p. 4. SHAA 1B4.

63. Patrick Facon, «Le Plan V (1938-1939)». *Revue historique des armées*, n° 4, 1979, pp. 102-123.

64. Le processus est à rapprocher des homologies structurales entre la scolastique et l'architecture gothique, Erwin Panofsky, *Architecture classique et pensée scolastique*, Paris, Les Éditions de Minuit, 1967 (1^{re} éd. 1946 et 1951), p. 69 et suiv. et la postface de Pierre Bourdieu, pp. 135-167.