HAL
open science

Recension d'ouvrage: Jean-Marc Olivier (dir.), Histoire de l'armée de l'air et des forces aériennes françaises du XVIIIe siècle à nos jours.

Michael Llopart

To cite this version:

Michael Llopart. Recension d'ouvrage: Jean-Marc Olivier (dir.), Histoire de l'armée de l'air et des forces aériennes françaises du XVIIIe siècle à nos jours.. Les Cahiers de Framespa : e-Storia, 2014. halshs-01215531

HAL Id: halshs-01215531

https://shs.hal.science/halshs-01215531v1

Submitted on 14 Oct 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les Cahiers de Framespa

17 (2014)
Le prix de l'Homme

Michael Llopart

Jean-Marc Olivier (dir.), *Histoire de l'armée de l'air et des forces aériennes françaises du* XVIIIe *siècle à nos jours*

Toulouse, Privat, 2014, 548 p., ISBN : 978-2-7089-5252-2

Avertissement
Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur.
Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document.
Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.

revues.org

Revues.org est un portail de revues en sciences humaines et sociales développé par le Cléo, Centre pour l'édition électronique ouverte (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

Référence électronique
Michael Llopart, « Jean-Marc Olivier (dir.), *Histoire de l'armée de l'air et des forces aériennes françaises du* XVIIIe *siècle à nos jours* », *Les Cahiers de Framespa* [En ligne], 17 | 2014, mis en ligne le 31 décembre 2014, consulté le 13 août 2015. URL : http://framespa.revues.org/2982

Éditeur : UMR 5136 – FRAMESPA
http://framespa.revues.org
http://www.revues.org

Document accessible en ligne sur :
http://framespa.revues.org/2982
Document généré automatiquement le 13 août 2015.
© Tous droits réservés

Michael Llopart

Jean-Marc Olivier (dir.), *Histoire de l'armée de l'air et des forces aériennes françaises du* XVIII*e siècle à nos jours*

Toulouse, Privat, 2014, 548 p., ISBN : 978-2-7089-5252-2

1 À l'occasion du quatre-vingtième anniversaire de l'armée de l'air, les nombreux événements[1] qui se sont déroulés en France n'ont fait que confirmer la très forte popularité de l'aviation militaire. Embryonnaire au début du XXe siècle, cette dernière acquiert après la Première Guerre mondiale ses lettres de noblesse, s'affirmant comme une arme indispensable lors des conflits internationaux. L'engouement populaire qui est né de la rencontre entre l'aéronautique et le fait militaire, dans le courant du XIXe siècle, n'a cessé de se poursuivre jusqu'à aujourd'hui[2]. La récente publication de l'ouvrage de Louis Pena[3] sur les 80 ans du Centre d'Expériences Aériennes Militaires entendait entretenir cette fascination déjà bien ancrée. En parallèle à ces célébrations a paru un ouvrage réalisé par un collectif de sept historiens spécialistes de l'aéronautique. La collaboration de Claude Carlier, Sylvain Champonnois, Pascal Gaste, Clair Juilliet, Éric Maihieu, Jean-Marc Olivier et Gaëtan Sciacco a permis la rédaction de ce livre qui retrace l'histoire de l'armée de l'air de ses origines jusqu'à ses évolutions les plus récentes. Loin d'être une simple histoire de l'armée de l'air, cette publication revient sur les débuts de l'armement aérien qui puise ses racines dans les expériences et innovations du XVIIIe siècle. En effet, si l'institution a été créée officiellement en 1934, une armée de l'air était déjà active bien avant[4].

2 Placée sous le patronage de Jean-Marc Olivier, cette équipe émane pour l'essentiel du séminaire sur l'histoire aéronautique du laboratoire Framespa de l'Université Toulouse - Jean Jaurès. Ces chercheurs ont décidé de joindre leurs compétences pour réaliser une histoire, qualifiée de totale, des forces aériennes, en dépassant les angles de recherche privilégiés jusque-là : biographie des grands aviateurs, matériels militaires ou encore stratégies et campagnes militaires. L'objectif de cet ouvrage est de présenter de manière contextualisée une histoire de l'armée de l'air française et de ses acteurs, afin d'en dégager l'originalité et les dynamismes. Il s'agit donc de se détacher d'une histoire jugée par eux trop événementielle et militaire, pour en effectuer une relecture permettant de « mieux comprendre comment la France a pu conserver un rang élevé dans la hiérarchie des forces aériennes mondiales pendant plus d'un siècle ».

3 Bien conscients de la grande variété des domaines qui se rapportent à l'histoire des forces aériennes, les auteurs ont effectué un travail de synthèse des récits et ouvrages parus sur cette question. Il leur a notamment fallu confronter les récits produits par l'état-major avec ceux des hommes politiques de la période. Afin de ne négliger aucun grand lien de causalité, ils ont aussi choisi d'intégrer à leur réflexion les évolutions économiques et financières du pays qui ont eu un rôle décisif dans la mise en œuvre de certains programmes. Si le séminaire a été l'occasion de dresser un bilan des connaissances, l'ambition des auteurs était aussi d'aller vers une nouvelle histoire des forces aériennes françaises fondée non plus uniquement sur les personnages éminents mais sur l'ensemble des acteurs du quotidien qui ont contribué au développement et à la structuration de cette force armée. Pour donner à leur travail le plus de clarté et de cohérence possible, les auteurs ont privilégié une approche chronologique. La longue période étudiée a fait l'objet d'un découpage en huit séquences principales que les auteurs se sont réparties.

4 Dans un premier temps, Jean-Marc Olivier, professeur d'histoire contemporaine à l'Université Toulouse - Jean Jaurès et chercheur au laboratoire FRAMESPA et au Labex SMS, s'est intéressé aux origines de l'aviation militaire. Il revient sur la période d'incubation qui précède l'émergence de cette nouvelle arme, tout en rappelant que « la France a été une des premières nations européennes à croire à la possibilité de créer une force aérienne ».

Dès le XVIIIe siècle, les progrès de la science ouvrent un champ nouveau des possibles et encouragent l'innovation, les expériences et les rêves. Les premières tentatives réalisées au moyen de ballons[5], de dirigeables ou de planeurs se révèlent souvent aléatoires car ces appareils restent tributaires du vent. Cependant, en dépit de ces débuts décevants, l'armée manifeste très tôt de l'intérêt pour ces machines volantes qui présentent, pour le futur, un réel potentiel d'armement. Si cet engouement semblait être retombé dans la première moitié du XIXe siècle, les débuts de l'aéronautique marquent un tournant. C'est, en effet, au prix de nombreux essais parsemés d'échecs que les pionniers de l'aviation tels que Clément Ader, Ferdinand Ferber, les frères Wright ou encore Louis Blériot parviennent à perfectionner les machines. Cette période d'innovations débouche ainsi sur deux avancées majeures. D'une part, une avancée technologique marquée par une meilleure fiabilité des appareils, et d'autre part, un saut de compétence rendu possible par l'émergence d'un formidable vivier d'ingénieurs, de mécaniciens et de pilotes venus de France ou bien de l'étranger. À la lumière de ces deux avancées, l'armée se montre alors disposée à apporter son concours financier à la construction d'avions. Par exemple, « dès 1909, le ministère de la Guerre accorde 400 000 francs-or au développement d'une force aérienne, puis près de sept millions en 1911[6] ». Ainsi, à l'aube du premier conflit mondial, l'aviation s'affirme en France, comme une nouvelle arme potentielle. Mais avant d'aboutir à des réalisations concrètes, cet intérêt naissant pour l'aviation militaire devra faire ses preuves dans le contexte de la guerre.

5 Le chapitre suivant a été rédigé par Éric Maihieu, doctorant en histoire contemporaine à l'Université Toulouse - Jean Jaurès, et dont les travaux portent sur le personnel de l'aéronautique militaire française durant la Première Guerre mondiale. Il étudie ici, l'avènement de l'aéronautique comme cinquième arme des Forces armées françaises dans le contexte de la Première Guerre mondiale. Embryonnaire au début du conflit, les forces aériennes françaises connaissent un développement exponentiel et se révèlent même décisives pour la victoire alliée. Plus encore, elles acquièrent, dans l'imaginaire collectif, un prestige croissant. Éric Maihieu souhaite comprendre comment l'aviation militaire a acquis une grande renommée. À sa naissance, elle n'avait pas de mission clairement définie. Son fonctionnement interne[7] témoigne d'initiatives souvent improvisées qui débouchent sur des résultats assez chaotiques. En dépit de ce manque d'expérience, le conflit mondial va permettre à ce corps d'armée en gestation de se spécialiser et de se forger une identité propre par les liens que les ingénieurs et aviateurs nouent entre eux. Si, dans les faits, les contours permettant de définir l'aviation militaire restent encore flous, l'image idéalisée que véhicule cette dernière dans l'opinion n'en est en revanche que plus saillante. Sous l'impulsion d'une presse muselée par la censure, l'aviateur devient l'archétype du héros, « l'as de la chasse[8] ». Dans les représentations des soldats de l'armée de terre, intégrer l'aviation est vu comme la promesse d'une vie meilleure. En effet, la situation de l'aviateur, même dépouillée de tout fantasme, contraste fortement avec les soldats de l'infanterie qui vivent dans des conditions effroyables. L'expérience douloureuse de la guerre de tranchée ne cessera d'accentuer cette conception chez les « poilus ». Cependant Éric Maihieu confronte cette mythologie du héros à la réalité du terrain en montrant par le biais de témoignages croisés, les conditions de vie précaires et parfois rocambolesques de l'aviateur en raison de missions souvent improvisées, de la fiabilité incertaine du matériel et de sa vulnérabilité lors des combats.

6 La troisième partie a été réalisée par Pascal Gaste, archiviste, chargé du fonds aéronautique aux Archives départementales de la Haute-Garonne. Elle est consacrée à la période comprise entre 1919 et 1934, durant laquelle s'opère l'institutionnalisation de l'aviation militaire. Malgré son ascension fulgurante et ses réussites durant la Grande Guerre, l'intégration de l'aviation militaire dans le corps armé français se heurte à des réticences, qu'elles soient d'ordre théorique, financier ou idéologique. En effet, dès la fin du conflit, plusieurs facteurs obligent l'aviation militaire à rentrer dans le rang quand bien même on lui reconnaît une réelle force de frappe. D'une part, les positions pacifistes encouragent la reconversion de l'économie de guerre en économie de paix et, d'autre part, la tradition militaire, tend à vouloir réduire l'arme aérienne à une force d'appoint. Pascal Gaste revient sur cette étape décisive

d'affrontement de points de vue dans un contexte géopolitique tendu, qui débouche finalement sur la loi du 2 juillet 1934 qui donne à l'armée de l'air une existence effective et indépendante des trois autres armes.

7 Dans la continuité, Clair Juilliet[9], doctorant en histoire contemporaine au sein de FRAMESPA/ Labex SMS, analyse ici l'influence de l'État sur l'aviation militaire française entre 1934 et 1945. La période comprise entre 1934 et 1939 est marquée par une hausse sensible de l'intervention de l'État. Les hommes politiques, notamment, s'impliquent de manière croissante dans l'élaboration des missions confiées à l'armée de l'air et dans l'organisation de l'industrie aéronautique. À la suite de la défaite de 1940, l'épisode de Vichy constitue une rupture nette entraînant de profondes divisions au sein de l'armée de l'air. Si cet épisode laisse des traces, la prise de conscience du retard pris par l'industrie aéronautique sur ses concurrentes britanniques et étasuniennes favorise le retour à l'unité après 1945. Les évolutions techniques et stratégiques intervenues pendant la Seconde Guerre mondiale rendent nécessaires une redéfinition de l'aviation miliaire. Ce contexte offre donc à l'armée de l'air la possibilité d'élargir son champ d'implication dans le dispositif militaire français et de voir sa position renforcée dans le cadre des politiques menées au sein de l'industrie aéronautique.

8 Les deux parties suivantes ont été rédigées conjointement par Sylvain Champonnois, docteur en histoire contemporaine et chargé d'étude au Service historique de la Défense, et Claude Carlier, ancien professeur d'histoire contemporaine à la Sorbonne et aujourd'hui directeur du Centre d'histoire de l'aéronautique et de l'espace. Leur première réflexion se porte sur le renouveau de l'armée de l'air entre 1945 et 1958. Il s'agit de comprendre comment l'institution s'est réorganisée après la Seconde Guerre mondiale et comment elle est parvenue à s'adapter aux évolutions technologiques découlant du conflit. Parmi ces innovations technologiques, les auteurs insistent, notamment, sur l'avènement de l'arme atomique, l'apparition du missile allemand V2, arme de très longue portée, et l'apparition de l'avion de combat à réaction. Afin de redresser sa position au plan mondial, l'armée de l'air repense son organisation en mettant en place de nouvelles structures et redéfinit son rôle et ses missions. Les auteurs montrent que malgré des objectifs souvent démesurés et des tâtonnements réels, cette période de « bouillonnement créatif » a permis à l'aviation française de poser des bases solides pour la suite.

9 Dans un second temps, les auteurs s'intéressent à la façon dont l'armée de l'air s'est adaptée aux stratégies et armes nouvelles déployées entre 1958 et 1975. C'est au cours de cette période que la France réussit à doter ses forces armées de la « triade nucléaire » composée d'avions stratégiques, de missiles sol-sol balistiques stratégiques et de sous-marins lanceurs d'engins. Si ces réalisations politiques, militaires et industrielles se heurtent à des défis budgétaires, elles parviennent néanmoins à hisser l'armée de l'air française au troisième rang mondial.

10 Pour finir, Gaëtan Sciacco, responsable du centre de documentation et d'archives d'Airbus Opérations SAS à Toulouse, traite des mutations plus récentes intervenues au sein de l'armée de l'air. Dans la première partie, il essaie de comprendre comment, dans le contexte de la Guerre froide[10], l'armée de l'air se révèle être en perpétuelle recherche d'équilibre. Au cours des années soixante, sa stratégie s'oriente majoritairement autour d'une préoccupation : la dissuasion nucléaire. Cette dernière constitue alors la pierre angulaire de la Défense nationale. Il faut attendre les années 1980 pour assister à un rééquilibrage de cette politique vers les forces de combats classiques. Selon l'auteur, ce rééquilibrage est rendu possible par le dégel progressif des relations entre les États-Unis et l'URSS et par la multiplication d'opérations extérieures. C'est pendant cette période que le domaine aérospatial émerge en tant qu'acteur de la Défense. Cependant, le contexte géopolitique assez figé, structuré par l'opposition des deux blocs, n'encourage pas l'armée de l'air à faire évoluer son organisation et ses technologies. À titre d'exemple, l'électronique et l'informatique ne s'imposent pas encore comme des domaines indispensables.

11 Dans la seconde partie qui constitue le huitième et dernier chapitre, Gaëtan Sciacco s'attache à comprendre comment s'est effectuée l'adaptation de l'armée de l'air au nouveau contexte géopolitique qui voit la fin d'un monde bipolaire et l'avènement de configurations inédites de conflits. Dans un monde aujourd'hui multipolaire, l'auteur montre que la stratégie quelque

peu attentiste suivie pendant la Guerre Froide a laissé place à une stratégie de mouvement rendue nécessaire en raison de la multiplication des conflits à l'échelle du globe. Cette situation a conduit l'armée de l'air à théoriser une nouvelle stratégie mettant en avant le don d'ubiquité, c'est-à-dire, la capacité de réactivité et de déploiement sur toute la surface du globe. La complexité des menaces a rendu par ailleurs nécessaire l'apprentissage d'une cogestion avec les autres acteurs de la sécurité. C'est cet enchevêtrement d'acteurs et de stratégies que Gaëtan Sciacco passe au peigne fin, avant d'achever ce long parcours en montrant le basculement de l'axe d'intervention militaire de la France intervenu après 1991, de l'Est vers des zones géographiques beaucoup plus lointaines. Ce basculement explique selon lui, le visage actuel de l'armée de l'air.

12 Parvenu au terme de cet itinéraire, on peut dire, sans conteste, que cet ouvrage apporte un nouvel éclairage sur ce passé en offrant au lecteur une meilleure vue d'ensemble de cette longue histoire. L'approche chronologique retenue au départ se révèle pertinente dans la mesure où elle permet de poser des balises claires et de mettre en cohérence les lignes de continuité avec les points de ruptures. De plus, l'intérêt scientifique de ce livre est de parvenir à restituer la complexité de cette histoire en prenant en compte une grande diversité d'acteurs et de problématiques. Parallèlement aux évolutions politiques et économiques traditionnellement mises en avant, les aspects sociaux et culturels sont largement pris en compte et permettent ainsi de pénétrer le vécu des acteurs et de comprendre les représentations qui sous-tendent leurs décisions et leurs pratiques. En ce sens, l'objectif de départ de tendre vers une histoire totale est en grande partie atteint. On peut simplement regretter que le rôle des concepteurs, ingénieurs et des ouvriers impliqués dans la fabrication des appareils militaires ne soient pas davantage abordé. On peut également regretter l'absence d'illustrations et de documents iconographiques qui auraient permis de rendre cette histoire encore plus concrète aux yeux des lecteurs.

13 Quoi qu'il en soit, ce travail marque une étape importante dans la compréhension de l'histoire militaire française, notamment sur les plans politique, technique et culturel.

Notes

1 On citera parmi eux : la cérémonie militaire du 13 juin 2014, de Mont-de-Marsan pour célébrer les 100 ans de la première mission de reconnaissance, le meeting de l'air, des 21 et 22 juin, sur la base aérienne de Cazaux à l'occasion des 80 ans de l'Armée de l'air, la célébration du 70e anniversaire de la disparition d'Antoine de Saint-Exupéry à Cognac, le 27 juin, ou encore la commémoration du centenaire de la première mission de bombardement à Nancy-Ochey et célébration du centenaire de la plateforme aéronautique du Bourget.

2 Le meeting aérien de Cazaux a réuni 70 000 personnes les 21 et 22 juin 2014.

3 Louis Pena, *Le CEAM, une histoire de l'armée de l'air, 1933-2013*, Histoire et Collections, Paris, 2014, 320 p.

4 Premier avion d'observation opérationnel dès 1909-1910, mise en place d'une structure militaire dès 1912, développement de la structure durant la Première Guerre mondiale.

5 Ballons d'air chaud, ballons à l'hydrogène, ballons captifs, ballons à gaz, etc.

6 Emmanuel Chadeau, *L'industrie aéronautique en France (1900-1950). De Blériot à Dassault*, Paris, Fayard, 1987, p. 38.

7 Organisation de la structure, formation du personnel, essais, missions, etc.

8 *Ibid.*, p. 92

9 Ses recherches portent sur la vie quotidienne des employés de la SNCASE, de Sud-Aviation et d'Aérospatiale à Toulouse, de la Libération à la fin des années 1980.

10 1975-1991.

Référence(s)

Jean-Marc Olivier (dir.), *Histoire de l'armée de l'air et des forces aériennes françaises du XVIIIe siècle à nos jours,* Toulouse, Privat, 2014, 548 p., ISBN : 978-2-7089-5252-2

Pour citer cet article

Référence électronique

Michael Llopart, « Jean-Marc Olivier (dir.), *Histoire de l'armée de l'air et des forces aériennes françaises du* XVIII*e siècle à nos jours* », *Les Cahiers de Framespa* [En ligne], 17 | 2014, mis en ligne le 31 décembre 2014, consulté le 13 août 2015. URL : http://framespa.revues.org/2982

À propos de l'auteur

Michael Llopart
Doctorant contractuel, chargé d'enseignement à l'Université Toulouse - Jean Jaurès, laboratoire FRAMESPA, Thématique 4 (« Acteurs, sociétés et économies »). Sujet de thèse en cours : « Une histoire sociale de l'Office national industriel de l'azote, 1924-1967 », sous la direction du professeur Jean-Marc Olivier.
michael.llopart@univ-tlse2.fr

Droits d'auteur

© Tous droits réservés