



René Fonck, pilote vosgien de la Grande Guerre ?

Damien Accoulon

► To cite this version:

Damien Accoulon. René Fonck, pilote vosgien de la Grande Guerre?. Christian Euriat; Pierre Labrude; Jean-Pierre Husson. Fraize et la haute-vallée de la Meurthe, Actes des 21e journées d'études vosgiennes, Fédération des sociétés savantes des Vosges, pp.315-334, 2020, 978-2-9564725-2-0. halshs-03265034

HAL Id: halshs-03265034

<https://shs.hal.science/halshs-03265034>

Submitted on 18 Jun 2021

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.

Copyright

Version soumise :

Au cœur de la France de Vichy, l'amiral Darlan s'étonnait « de constater que dès qu'il se produit quelque chose, apparaît le louche personnage qu'est le colonel Fonck¹ ». Ce personnage n'a en effectivement jamais manqué d'interroger ses contemporains. Pilote de chasse le plus victorieux de la Grande Guerre et à ce titre qualifié d'« As des As », élu député dans la continuité du conflit, René Fonck marqua la vie publique française et internationale jusqu'à sa tentative – infructueuse – de vol transatlantique de septembre 1926. Observant une baisse certaine de sa notoriété dans la décennie suivante, l'homme revient progressivement aux affaires jusqu'à sembler pouvoir reprendre un rôle actif dans le contexte de la Seconde Guerre mondiale. Il suit alors le Maréchal Pétain à Vichy pour lequel il entretient des contacts avec de hauts gradés allemands, ce qui lui est par la suite reproché. Il laisse à sa mort, le 18 juin 1953 le souvenir d'un personnage complexe, aux facettes multiples, qui dépensa la seconde moitié de sa vie à courir après sa gloire passée².

Pilote de stature nationale, voire internationale, René Fonck était rarement rappelé à ses racines vosgiennes. Sa naissance le 26 mars 1894 à Saulcy-sur-Meurthe, très proche de cette « ligne bleue des Vosges » qui dessinait le souvenir de l'Alsace-Moselle perdue, semblait pourtant utile à la propagande de guerre qui l'érigeait en héros national dès la fin du printemps 1917. Élu député des Vosges, candidat à trois reprises (1919, 1924, 1928) dans le département, il passa cependant l'essentiel de sa vie à Paris où il brigua – sans succès – son dernier mandat (1932)³. Enfant de Déodat, héros français ou bourgeois parisien : dans quelle mesure René Fonck restait-il un pilote *vosgien* de la Grande Guerre ?

L'inscription de cette communication dans la session « Empreinte des conflits » invite à réfléchir à la postérité de l'homme. Si elle fût celle d'un pilote et vétéran admiré, l'image de Fonck reste associée à celle du régime de Vichy. Les soupçons de collaboration demeurent et entachent durablement sa mémoire, objet de débats vifs aujourd'hui encore au sein de l'Armée de l'Air. L'histoire de ce pilote reste ainsi un enjeu mémoriel de l'institution militaire nationale qui limite les hommages, tandis qu'au niveau local ceux-ci se multiplient depuis le début des années 2000. Aussi, dans quelle mesure l'empreinte de René Fonck est-elle encore observable de nos jours ?

Travaillant sur les imaginaires qui entourent cette figure publique, nous appuierons cette étude prioritairement sur les sources publiées, afin d'accéder à différentes échelles de représentations du siècle dernier à nos jours⁴. Les fonds d'archives publiques et privés permettent de vérifier ces informations en les croisant avec celles contenues dans d'autres types de sources, notamment administratives et épistolaires privées⁵. Devient dès lors accessible tout l'épaisseur du personnage, de son parcours et de sa postérité, des Vosges à Paris en passant par New York.

¹ Hervé Coutau-Bégarie et Claude Huan (eds.), *Lettres et notes de l'amiral Darlan*, Paris, Economica, 1992, p. 277.

² Cet article abrège et complète certains passages d'un livre que nous avons consacré à René Fonck et que nous ne citerons que cette fois : Damien Accoulon, *René Fonck, As des As et pilote de la Grande Guerre*, Toulouse, Privat, 2018, 404 p.

³ Résidant d'abord à l'hôtel fin 1919, Fonck vécut dans les années 1920 au 121 boulevard Haussmann avant de prendre ses quartiers au 3 rue du Cirque, où il termina sa vie.

⁴ Ces recherches ont été notamment dans le patrimoine littéraire et iconographique conservé par la Bibliothèque nationale de France et ses partenaires, rendu accessible en partie à travers le portail Gallica (<https://gallica.bnf.fr>). Nous avons également puisé dans les collections de bibliothèques du Sillon lorrain, offrant un regard sur la presse locale d'époque via le portail Limédia Kiosque (<https://kiosque.limedia.fr>).

⁵ Une partie des archives personnelles de René Fonck sont ainsi détenues par l'association Mémoire de René Fonck (MRF), basée à Saulcy-sur-Meurthe, tandis qu'une autre partie est conservée par au sein du réseau Image'Est. Elles offrent un éclairage essentiel sur la vie de Fonck, que complètent les données renseignées par différentes administrations et aujourd'hui consultables aux Archives nationales (AN) et Archives départementales des Vosges (AD88), en surcroît des archives militaires du Service Historique de la Défense (SHD) à Vincennes.

I. Pilote vosgien d'une guerre mondiale ?

A. De l'Alsace aux Vosges : une famille Fonck transfrontalière

Né le 26 mars 1894 à Saulcy-sur-Meurthe, René Fonck grandit dans les Hautes-Vosges⁶. La frontière, fixée depuis 1871 au col de Saales, n'est certes pas très éloignée. Ses grands-parents paternels, originaires de l'arrondissement de Schirmeck – et plus particulièrement de Ranrupt où naquit son père le 4 janvier 1871 – l'avaient franchi pour s'installer à Ban-sur-Meurthe avec leurs cinq enfants⁷. Son grand-père, tisserand, et sa famille faisaient ainsi partie des 50 764 optants ayant choisi, avant le 31 octobre 1872, la nationalité française. Ils contribuaient au très important taux d'option dans ces cantons de langue française, que favorisait par ailleurs la faible valeur des biens des ouvriers de cette vallée⁸. Aussi le jeune René Fonck pouvait-il se revendiquer de quelque origine alsacienne, bien que le canton Schirmeck appartînt encore au département des Vosges lorsque ses aïeux le quittèrent⁹.

Au carrefour de l'Alsace et des Vosges, ses origines sociales sont assez modestes, au contraire de nombre de ses futurs camarades d'escadrille. Son père est sagard, c'est-à-dire débiteur de bois dans une scierie mobile. Écrasé sur son lieu de travail, il laisse René à quatre ans et ses deux jeunes sœurs orphelins. La solidarité familiale joue à plein pour les aider à subsister, jusqu'à ce que le fils puisse subvenir aux besoins de la famille. René est envoyé à treize ans en apprentissage chez ses grands-parents maternels près de Baccarat, puis entre comme apprenti-mécanicien dans des manufactures de Saint-Dié – notamment aux tissages Gantois. Passionné de mécanique, ayant sans doute pu observer le meeting d'aviation tenu dans la sous-préfecture en juillet 1911, il se porte volontaire pour intégrer l'aviation à la déclaration de guerre.

Cette première demande ne connaît pas de suites : ses compétences techniques le désignent davantage pour servir au 11^e régiment du génie à Épinal (Vosges), à partir du 2 août 1914. Il y passe le reste de l'année et se voit promu caporal, avant de voir sa demande de transfert dans l'aviation acceptée mi-février 1915. L'intervention du député local, Constant Verlot, aura sans doute aidé même si ses connaissances en mécanique jouaient en sa faveur¹⁰. Élève à l'école des frères Caudron sur la plage du Crotoy (Somme), il s'y révèle un bon pilote bien qu'ayant « cassé du bois » lors d'une épreuve pour l'obtention de son brevet militaire, finalement validé le 31 mai 1915.

B. Héros national pendant la Grande Guerre

Le jeune caporal Fonck est affecté deux semaines plus tard l'escadrille C 47, escadrille d'observation stationnée sur le terrain de Corcieux et rattachée à la 7^e Armée, puis au 2^e Corps d'Armée Colonial à compter du 8 août 1915. La guerre aérienne de Fonck commence donc en survol des forêts vosgiennes et au-dessus de la plaine d'Alsace, où il effectue de nombreux vols de reconnaissance sur Caudron biplace. La relative lenteur de l'appareil et la rotation des observateurs qu'il transporte ne l'empêchent pas de remporter ses deux premières victoires officielles, non sans connaître quelques atterrissages forcés. S'il pilote l'appareil, ce n'est pas lui qui contrôle la carabine qui permet de descendre un adversaire en vol. Dans cette Grande Guerre où l'aviation militaire prend corps, ce sont surtout les pilotes de chasse qui récoltent les honneurs à partir de 1916. Ce sont ces « As » que la presse salue comme des héros, donnant un visage moderne et optimiste au pays, occultant la violence des corps déchirés par les nouveaux instruments de guerre dans les tranchées.

Après avoir servi dans le ciel de Champagne et de la Somme, fort d'états de services exemplaires, René Fonck obtient donc son transfert dans la plus prestigieuse des spécialités en intégrant l'escadrille 103, le 26 avril 1917. Volant sur monoplace Nieuport puis Spad, il enchaîne rapidement les victoires. Une cinquième victoire aérienne lui est officiellement reconnue après qu'il ait abattu un Fokker en survol du fossé de Nogent-l'Abbesse, le 13 mai 1917. Conformément à la pratique en usage depuis la bataille de Verdun, son nom est cité au Communiqué des

⁶ SHD AI 1 P 6679/3, extrait de l'acte de naissance émis par la mairie de Saulcy.

⁷ MRF, Cercle généalogique de Saint-Dié-des-Vosges, septembre 1998.

⁸ 50 % à Schirmeck, 41 % à Saales même, autour de 30 % dans les autres communes de la vallée de la Bruche. Alfred Wahl, *L'option et l'émigration des Alsaciens-Lorrains (1871-1872)*, Paris, Ophrys, 1974, p. 119-120 et 237.

⁹ Sur l'élaboration de la nouvelle frontière : Benoît Vaillot, « La fabrication d'une frontière: La délimitation franco-allemande de 1871 » dans Alissia Gouju et al. (eds.), *Les frontières dans tous leurs états*, Nancy, Presses Universitaires de Nancy – Éditions Universitaires de Lorraine, 2019, p. 41-56.

¹⁰ [Le Télégramme des Vosges, 2^e an., n° 316, 28 octobre 1919, p. 2.](#)

Armées, privilège rare récompensant les pilotes de chasse les plus victorieux, dès lors suivi comme des « As du Communiqué » par une presse avide de héros.

Sa fulgurante progression au classement des pilotes les plus victorieux, tenu scrupuleusement à jour par les journalistes, lui vaut une pluie de récompenses. Surtout, après la mort du favori du public, Georges Guynemer, le 11 septembre 1917, le nouveau titre de « vengeur de Guynemer » est décerné à René Fonck, lequel avait effectivement récupéré la mitrailleuse de Kurt Wisse mann, pilote allemand qui revendiquait la victoire sur le défunt « As des As ». Poursuivant sa progression au palmarès des pilotes jusqu'à dépasser Charles Nungesser au début du printemps 1918, il récupère même ce titre prestigieux en devenant le pilote français le plus victorieux. Loué pour son sang-froid, la qualité de ses tirs et sa méthode de combat appliquée visant à toujours surprendre ses adversaires en minimisant le risque d'être frappé en retour, René Fonck est alors surnommé « l'invincible » par le principal rédacteur aéronautique, Jacques Mortane¹¹. Son appareil est réputé n'avoir jamais reçu la moindre balle. Comptant soixante-quinze victoires homologuées et en revendiquant cinquante-deux supplémentaires, Fonck achève la guerre lieutenant et officier de la Légion d'honneur, couvert de récompenses parmi lesquelles se distingue une Croix de guerre allongée de vingt-six palmes¹².

C. Héros français d'abord, vosgien ensuite ?

Incarnant l'aviation militaire française à la fin du conflit, René Fonck est le champion de son escadrille, la Spa 103. C'est si vrai que son emblème, la cigogne aux ailes hautes, devient « la cigogne Fonck ».

Cette cigogne a été choisie par le commandant Brocard fin 1916 pour identifier l'escadrille 3, celle de Georges Guynemer, avant qu'elle s'impose – avec des nuances – à chaque escadrille du groupe de combat 12, parmi lesquelles l'escadrille 103. Ce choix de motif est principalement guidé par l'évocation qu'il proposait de l'Alsace, dont la reconquête est un but de guerre. Entre 1871 et 1914, l'Alsace-Lorraine avait été maintenue présente dans les esprits français en ce qu'elle rappelait la fin du Second Empire et la défaite face à l'Empire allemand. Il s'agit d'un mythe fondateur de l'unité nationale française, observable dans nombre de témoignages politiques et littéraires des débuts de la III^e République¹³.

En procurant aux escadrilles une identité partagée, la cigogne offrait aussi la possibilité pour les différents auteurs d'associer à l'idée de revanche celle des combats aériens, l'oiseau du Ried pouvant aisément être comparé aux avions des escadrilles françaises. Dans *Mes combats*, mémoires que Fonck signe en 1920 mais n'a vraisemblablement pas écrits seul, certaines références jouent de cet imaginaire collectif français entre oiseaux et avions, et de l'Alsace-Lorraine mythifiée. Ainsi peut-on lire que « les grands oiseaux blancs, hors des hangars, se posaient et s'élevaient comme les cigognes de chez nous¹⁴ ». Né en Déodat, Fonck sait pourtant que les échassiers blancs sont un privilège des plaines orientales du massif vosgien – ne s'aventurant que rarement à l'ouest de la ligne de crête. Il préfère cependant jouer sur l'image que l'oiseau renvoie d'une terre reconquise, laquelle permet également aux journaux de se répandre en métaphores filées sur la guerre aérienne, comme en mai 1918 :

« Les cigognes ! [...] Les oiseaux glorieux, ceux qui vengent et qui épurent les nues, étaient prêts à une lutte, cette fois très égale, dans laquelle leur habileté et leur vaillance sauraient triompher de la férocité des rapaces. [...] Des nues où elles se tenaient invisibles, les cigognes plongèrent et, dans un vol d'une puissance, d'une beauté magnifiques, elles foncèrent sur les oiseaux noirs, surpris et affolés. Le long bec des oiseaux vengeurs eut tôt fait d'atteindre le cœur des rapides éperviers ou des énormes vautours¹⁵. »

Oiseaux majestueux aux becs effilés, symboles du retour du printemps en Alsace, les cigognes de l'aviation deviennent ainsi vengeresses, « épuratrices », combattantes et triomphantes des « rapaces » ennemis – éperviers et vautours que le lecteur n'a aucune difficulté à imaginer sombres et sournois, rompant avec la blancheur immaculée de l'oiseau migrateur, pourtant assaillant. De façon singulière, cette plongée des « oiseaux vengeurs » sur « le cœur » des avions ennemis correspond parfaitement à la description faite par Fonck de sa technique de

¹¹ Voir par exemple [La Guerre aérienne illustrée, 2^e an., n° 83, 13 juin 1918](#).

¹² Chaque palme représente une citation à l'ordre de l'Armée, honneur exceptionnel en soi. Sa répétition manifeste la réussite du pilote pendant la guerre.

¹³ Laurence Turetti, *Quand la France pleurait l'Alsace-Lorraine: Les « provinces perdues » aux sources du patriotisme républicain, 1870-1914*, Strasbourg, Nuée bleue, 2008, p. 192-193.

¹⁴ René Fonck, *Mes combats*, Paris, Ernest Flammarion, 1920, p. 13.

¹⁵ Jacques Mortane, « Souvenirs sur Guynemer », [La Guerre aérienne illustrée, 2^e an., n° 82, 6 juin 1918, p. 476](#).

combat. Il se compare lui-même à un « oiseau de proie [inspiré] par [son] instinct » qui « mont[e] très haut pour [s]e laisser tomber sur l'adversaire¹⁶ ».

Les ascendances lorraines du pilote auraient pu renforcer cette association aux provinces perdues. Elles apparaissent cependant peu exploitées par les littérateurs de l'époque. Les références aux Vosges se font relativement claires à travers les éloges du Salixien pour ses faits militaires. En janvier 1918, *La Guerre aérienne illustrée* évoque ses origines vosgiennes et sa participation aux opérations de reconnaissance de Metzeral et du Linge¹⁷. En juin de la même année, la préface du livre *La Guerre des nues racontée par les morts*, reproduite dans les pages de *La Guerre aérienne illustrée*, permet à Fonck de se présenter comme « Lorrain et pilote d'avion de chasse », assimilant cette origine à un titre honorifique¹⁸. La région Lorraine trouvait certainement davantage d'échos dans l'imaginaire patriotique que le seul département. *L'Est républicain* comme le reste de la presse régionale ne s'y méprend pourtant pas en précisant que « l'as des as est un Lorrain des Vosges, de Saulcy-sur-Meurthe¹⁹ ».

Héros révélé à la nation en armes, devant soutenir le moral de chaque Français au front et à l'arrière, René Fonck ne pouvait être trop restrictivement associé à sa seule région d'origine. N'étant pas d'un territoire occupé, sans doute l'image était trop peu utile pour être exploitable. Il représentait bien plus utilement la victoire française désirée que les provinces restant aux mains des adversaires d'alors. Exemple du soldat ayant triomphé de l'adversité, c'est lui qui est choisi pour porter le drapeau de l'aviation lors du défilé de la Victoire sur les Champs Élysées, le 14 janvier 1919. Un honneur national supplémentaire pour celui qui doit incarner le triomphe de la Patrie.

II. Député, des Vosges à Paris

A. Du député vosgien (1919-1924)...

Rendant encore quelques services dans l'aviation militaire en tant que pilote d'essai et dans des fonctions de représentation en Belgique et aux Pays-Bas, René Fonck est démobilisé fin octobre 1919. Fort de sa notoriété nouvelle, il est encouragé à se présenter aux élections législatives par le Président du Conseil, Georges Clemenceau²⁰. Un temps annoncé en Gironde et dans la Somme, Fonck est finalement inscrit dans les Vosges sur la liste d'Alliance républicaine démocratique, malgré quelques contestations internes au parti²¹. Il a bénéficié de l'appui de Constant Verlot, influent député considéré par le préfet de l'époque comme « un esprit pondéré et largement tolérant, [...] représentant de la grosse masse des électeurs vosgiens²² ». Fonck met ainsi toutes les chances de son côté en s'associant avec le premier parti du département, à la fois républicain et patriote, jouant sur la peur des socialistes en 1919²³.

Le panachage de liste en vigueur permet à chaque électeur de rayer un ou plusieurs noms de la liste de son choix, et d'y substituer autant de noms d'autres candidats pris dans une autre liste. « Par ce biais, explique Nicolas Roussellier, la notoriété combattante avait pu servir de prime électorale » alors que deux tiers des électeurs ont pris part à la guerre²⁴. Ce système a assurément joué en faveur du célèbre René Fonck. L'affiche de campagne précise sous son nom qu'il est ouvrier ajusteur mécanicien certes, mais surtout qu'il est président d'honneur de l'Association des mutilés de Saint-Dié, qu'il compte à son actif « 126 avions boches descendus, dont 75 homologués » en plus d'être officier de la Légion d'honneur, médaillé militaire et « trente

¹⁶ R. Fonck, *Mes combats*, op. cit., p. 128.

¹⁷ *La Guerre aérienne illustrée*, 2^e an., n° 63, 24 janvier 1918.

¹⁸ *La Guerre aérienne illustrée*, 2^e an., n° 83, 13 juin 1918, p. 498 ; René Fonck, « Préface » dans Jean Daçay et Jacques Mortane, *La guerre des nues racontée par ses morts*, Paris, Édition française illustrée, 1918, p. VI.

¹⁹ Melchior Bonin, « Comment Fonck abat les Boches », *L'Est républicain*, 30^e an., n° 11175, 17 mai 1918.

²⁰ SHD AI 8 Z 498 : interview de madame René Fonck (Irène Brillant), 8 juillet 1987.

²¹ *L'Est républicain*, 31^e an., n° 11701, 27 octobre 1919, p. 2 ; *Le Télégramme des Vosges*, 2^e an., n° 376, 28 octobre 1919, p. 2.

²² Gilles Grivel, « Les modérés des Vosges (1919-1940) » dans François Roth (ed.), *Les modérés dans la vie politique française (1870-1965)*, Nancy, Presses universitaires de Nancy, 2000, p. 252.

²³ Rosemonde Sanson, *L'Alliance républicaine démocratique: Une formation de centre (1901-1920)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2003, p. 455.

²⁴ Nicolas Roussellier, *Le parlement de l'éloquence. La souveraineté de la délibération au lendemain de la Grande guerre*, Paris, Presses de sciences po, 1997, p. 45.

fois cité à l'ordre de l'armée ». Une autre affiche le sous-titre encore « “L’as des as”, la gloire vosgienne » sous le slogan « Ni réaction ni révolution », renvoyant cette gloire à son centrisme²⁵.

Si le pilote en campagne n'est pas avec ses colistiers lors des importantes réunions publiques de Raon-l'Étape et de Saint-Dié, il est bien présent à la réunion électorale de Rambervillers, le 3 novembre 1919 avec les quatre députés sortants de sa liste devant quelque 140 auditeurs. Les orateurs expérimentés y insistent sur la concorde devant être entretenue dans les Vosges, mais Fonck n'intervient pas. Le commissaire de police, faisant son rapport au préfet, note ainsi que « beaucoup d'électeurs auraient désiré entendre M. Fonck prononcer quelques mots » alors que l'homme avait été seul applaudi à l'annonce de son nom²⁶. Une configuration qu'avait pressenti *La Vie aérienne illustrée*, riant jaune à l'annonce de la candidature du pilote : « Qui porte la gloire devant soi vous éblouit : une telle campagne vous dispense de programme, voire même, pour qui en serait dépourvu, d'éloquence. [...] *Veni, vidi, vici*. Bienheureux candidat ! Et combien heureusement inspirés, ceux qui fêrus des mêmes ambitions que Fonck s'avisèrent de joindre leur sort au sien ! Dans les rayonnements de la gloire, on passe inaperçu... mais on passe²⁷. » Pourtant, ayant recueilli plus de 38 % des voix aux précédentes législatives, la liste d'Union républicaine démocratique n'obtient cette fois que 25,73 % des suffrages, soit deux sièges qui reviennent à Verlot et à Fonck²⁸. Ce dernier obtient personnellement 29 799 voix sur 79 587 votants, soit « une marge étroite » que remarque le *New York Times*²⁹. Pas de quoi empêcher le jeune pilote de poser chez lui en uniforme pour l'agence de presse Meurisse avec Verlot, lequel appuie une main assurée sur son épaule. Derrière eux, une cigogne empaillée vient rappeler sa mascotte de guerre³⁰. L'académicien Gabriel Hanotaux, dans la prestigieuse *Revue des Deux Mondes*, constate que « les moins bruyants ont recueilli l'honneur et les plus tapageurs la tape. [...] si les Fabry et les Fonck sont élus, cela a un sens³¹. »

Son prestige national lui permet ainsi au mécanicien d'accéder aux plus hautes fonctions locales. Aux élections municipales du 16 novembre 1919, Fonck est élu dès le premier tour maire de Saulcy-sur-Meurthe par dix voix sur seize. Désirant se consacrer totalement à sa fonction de député, le pilote décline mais accepte de siéger au conseil municipal³². La Présidence de l'Aéro-Club des Vosges lui est également offerte, confirmant son ancrage local³³. Fort de ses relations dans les milieux aéronautiques, il organise une conférence à Épinal fin janvier 1922 et deux meetings aériens dans le département, aux étés 1922 et 1923³⁴. Sa présence dans le département est surtout signalée lors de l'inauguration de monuments aux morts et de remises de la croix de guerre aux villages martyrs³⁵. En temps qu'élus et héros de guerre local, c'est lors de banquets d'anciens combattants qu'il se manifeste le plus fortement au Ban-de-Sapt en novembre 1921 comme à Mirecourt en avril 1923 jusqu'à être ovationné par les membres de l'Union Nationale des Combattants à Remiremont en décembre 1922³⁶. Au banquet nancéen de la Mutuelle vosgienne, plusieurs personnalités parmi lesquelles le maire de Nancy insistent l'éclat nouveau donné par le Vosgien à son département grâce à ses performances guerrières³⁷.

Son élection dans les Vosges semble en effet marquer un retour pour le jeune homme aux sources, que ne manquent pas d'observer ses contemporains. La publication de ses souvenirs

²⁵ AD88 3 M 454.

²⁶ AD88 3 M 454 : rapport du commissaire de Raon-l'Étape au préfet des Vosges, 4 novembre 1919 ; rapport du commissaire de Saint-Dié au préfet des Vosges, 30 octobre 1919.

²⁷ *La Vie aérienne illustrée*, 4^e an., n° 150, 25 septembre 1919, p. 610.

²⁸ Gilles Grivel, « Constant Verlot (1876-1933), député-maire de Senones » dans Christian Euriat, Pierre Labrude et Jean-Pierre Husson (eds.), *Empreintes et patrimoines au Pays des Abbayes*, Épinal, Fédération des sociétés savantes des Vosges, 2019, p. 353-370.

²⁹ Edwin L. James, « Clemenceau may become President », *New York Times*, 19 novembre 1919.

³⁰ BNF ROL 52981, 52984 et 52988 ; BNF MEU 77120.

³¹ Gabriel Hanotaux, « Après les élections », *Revue des Deux Mondes*, 6^e pér., t. 55, janvier 1920, p. 82.

³² Corinne Micelli et Bernard Palmieri, *René Fonck : l'as des as, l'homme*, Paris, Institut de stratégie comparée & Economica, 2007, p. 120.

³³ *L'Aéronautique*, 1^{re} an., n° 5, octobre 1919, p. 197 ; *Bulletin de la Ligue aéronautique de France*, 12^e an., 4^e trimestre 1922, p. 40.

³⁴ [Le Télégramme des Vosges, 30 janvier 1922](#) ; [L'Express de l'Est, 2^e an., n° 353, n° 12 juillet 1922](#) ; [L'Express de l'Est, 3^e an., n° 753, 16 août 1923, p. 3](#).

³⁵ Il inaugure le monument d'Isches en août 1921, celui de Saint-Ouen-les-Parey en novembre 1921, de Traintrux, Entre-deux-eaux et Saint-Amé mi-août 1922, celui de Moyenmoutier et une ligne d'autobus dans la région de Neufchâteau en mai 1923. Il est également à la cérémonie de remise de la Croix de guerre à six communes vosgiennes, à Moyenmoutier fin août 1921.

³⁶ *L'Express de l'Est*, [14 novembre 1921](#), [11 décembre 1922](#) et [18 avril 1923](#).

³⁷ [L'Est Républicain, 29 octobre 1923, p. 3](#).

de guerre en 1920 lui permet d'évoquer son attachement à l'Alsace-Lorraine, repassée à la France. « Je ne quittais pas sans un serrement de cœur ma terre lorraine et cette Alsace que j'examinais du haut de mon avion comme les Hébreux devaient contempler jadis la Terre promise [...]. J'ai gardé pour la province où je suis né, où pour la première fois j'ai chassé le Boche, un amour profond, une prédilection particulière³⁸. » *Mes combats* rappelle dès les premières pages son ascendance alsacienne et rapporte l'évocation régulière de « la grande injustice » par son « pauvre père », pourtant mort alors qu'il était très jeune. Cette référence à la guerre juste s'ancre pleinement dans le patriotisme qu'affiche Fonck dans la plupart de ses discours. Clairement influencé ici par son porte-plume, il force même le trait en évoquant un village de Saulcy-sur-Meurthe « tout pareil à ceux qu'a dessinés Hansi³⁹ ». Au contraire du temps de guerre, des auteurs tels qu'Émile Chauvon ou René de Chavagnes qui précisent désormais les ascendances lorraines et frontalières de l'homme, replacé dans un contexte plus généralement patriotique de la revanche⁴⁰. Les milieux industriels et patriotes dans lequel évolue le pilote sont désormais inspirés par ses origines, au point de complètement réinventer son histoire familiale, à l'image de ce qu'écrit Louis Massurger pour le *Livre d'Or* du motoriste Hispano-Suiza en 1924⁴¹. Aussi est-il logiquement désigné porte-fanion de l'Association vosgienne de Paris lors d'une fête « en l'honneur des compatriotes restés fidèles au pays », ponctuée par le dépôt d'une gerbe de fleurs sur la tombe du soldat inconnu, le 17 décembre 1922⁴².

Considéré comme digne représentant de son département, René Fonck paraît pourtant peu actif à la Chambre des députés. Comme il l'annonce dès après son élection, son intérêt devait d'abord aller aux questions aéronautiques et aux anciens combattants⁴³. Acceptant la Présidence de la Ligue aéronautique de France, il représente notamment l'aéronautique française pour le Centenaire de l'indépendance du Brésil en 1922. Intervenant d'abord sur les questions de sécurité aérienne, Fonck semble quelque peu délaissé sa circonscription bien qu'il s'enquiert parfois du sort de ses électeurs comme lorsqu'il interpelle le ministre des Travaux publics de l'interruption des distributions de colis par les services ferroviaires et postaux de Bains-les-Bains⁴⁴.

B. ...au Vosgien de Paris

Résidant à Paris, Fonck semble s'éloigner progressivement de ses électeurs. Alors que les élections législatives de 1924 s'annoncent favorables à la gauche, davantage d'oppositions se dressent face au « député-aviateur ». Si Fonck est ovationné dans la grande salle des fêtes de la verrerie de Portieux, dont le directeur est un de ses amis politiques, le sous-préfet signale qu'une réunion tenue à Remiremont devant un millier de personnes, a subi quelques interruptions de « perturbateurs professionnels » alors que la majorité de la salle était acquise aux orateurs⁴⁵. L'hostilité des socialistes vosgiens éclate à nouveau à Éloyes, lors d'une conférence électorale que le pilote tient avec ses colistiers le 3 mai 1924 devant près de 150 personnes. À cette occasion, plusieurs auditeurs menés par le candidat socialiste Léon Seux, ouvrier ajusteur à Épinal (le maire de la commune parle pour sa part de « communistes étrangers »), menacent de descendre Fonck de l'estrade, ce qu'empêchent les gendarmes présents⁴⁶. Une affiche de l'Union

³⁸ R. Fonck, *Mes combats*, op. cit., p. 33.

³⁹ *Ibid.*, p. 11-12.

⁴⁰ René de Chavagnes, *De Guynemer à Fonck : le groupe des Cigognes, l'aviation de chasse*, Paris, Chiron, 1920, p. 202 ; Émile Chauvon, *L'escadrille des cigognes*, Paris, Albert Messein, 1923, p. 141.

⁴¹ « Il faut rechercher dès sa naissance même, l'origine de la haine implacable de tout ce qui est allemand. Il faut se souvenir, en effet, que ses parents, issus de cette vieille Alsace, [...] ont été poursuivis pendant de longues années par la terreur allemande. C'est son grand-père, industriel fortement établi en territoire annexé, dont les biens ont été audacieusement confisqués à sa mort ; c'est son père, qui à vingt ans, est rentré en France pour accomplir son service militaire dans notre armée, sans se soucier de la fortune qu'il laissait derrière lui, plus récemment, au cours de cette campagne, c'est sa mère et ses sœurs qui ont dû fuir en entendant le pas lourd des légions germaniques, pour se réfugier seulement à quelques kilomètres de la ligne de combat, affirmant ainsi leur volonté de ne se retirer devant l'envahisseur que sous une menace directe ». Louis Massurger, *Livre d'or de la Société française Hispano-Suiza, à la gloire des aviations française et alliées*, s.l., Société française Hispano-Suiza, 1924, p. 76-77.

⁴² *Le Pays lorrain*, 15^e an., 1923, p. 45.

⁴³ [Le Télégramme des Vosges](#), 2^e an., n° 404, 26 novembre 1919.

⁴⁴ *JORF*, n° 116, 24 novembre 1922, p. 3489.

⁴⁵ *Le Radical*, 45^e an., 8 avril 1924 ; [L'Express de l'Est](#), 9 avril 1924, p. 2 ; AD88 3 M 455 : rapport du sous-préfet de Remiremont au préfet des Vosges, 26 mars 1924.

⁴⁶ AD88 3 M 455 : rapport du commandant de la brigade d'Éloyes, 4 mai 1924 ; rapport du maire d'Éloyes au sous-préfet de Remiremont, 5 mai 1924.

des gauches dénonce encore que « les avions des affameurs du peuple, Manuel, Mamelet, Fonck et C^{ie}, ont jeté des milliers de tracts » sur Thaon.

Si l'*Express de l'Est* le décrit comme un « enfant du peuple », Fonck appartient désormais à la classe des bourgeois pour les communistes qu'il combat⁴⁷. En novembre 1923, le député pilote essuie la critique acerbe du journal communiste parisien *Les Hommes du jour*, dont *Le Progrès des Vosges* reproduit l'article le 1^{er} décembre 1923 :

« Fonck. Il arriva tout chargé de lauriers qui l'étouffèrent. Celui qui eût pu élever une voix écoutée pour dénoncer les abominations de la paix après les horreurs de la guerre, celui qu'un rôle magnifique pouvait attendre s'est tu. [...] cet « as » n'a pas eu le courage civique d'élever la voix pour les boueux, les miteux, les vers de terre qui revinrent de la « merde » le soufflet crevé, la cervelle dérangée, les nerfs ébranlés, l'estomac limé. [...] Il a préféré rentrer ses ergots, plier son plumage sous ses chamarrures. [...] Taisez-vous, monsieur ! Vous n'étiez donc, décidément, bon qu'à tuer⁴⁸ ? »

Contesté par une frange de l'électorat, Fonck manque de peu la réélection. Privé de son indemnité parlementaire, endetté par la faillite de la compagnie automobile qu'il avait montée, René Fonck reprend les commandes d'un appareil pour tenter de traverser sans escale l'océan Atlantique et d'ainsi empocher le prix de vingt-cinq mille dollars promis par l'hôtelier Raymond Orteig. Après des préparatifs médiatiques, le Vosgien échoue cependant à faire décoller l'appareil qui fond en flammes devant les caméras et journalistes du monde entier, le 21 septembre 1926. Si Fonck et son copilote survivent à ce drame newyorkais, les deux autres membres de l'équipage périssent brûlés. C'en est fini publiquement de l'invincibilité de l'As des As⁴⁹. S'il annonce continuer d'étudier les possibilités de vol commercial transatlantique et dément à plusieurs reprises préparer une candidature à Saint-Dié⁵⁰, Fonck est de nouveau candidat à la députation dans la circonscription en 1928. Mais le charme n'opère plus et le Salixien est accueilli lors d'un meeting aux cris de « Hou Hou l'Atlantique⁵¹ ». Surtout, le passage au scrutin uninominal à deux tours l'oblige à affronter son ancien mentor, Constant Verlot, sur ses terres, rendant une nouvelle défaite électorale inévitable. Éliminé dès le premier tour avec 14,80 % des suffrages, Fonck ne parvient pas à retrouver l'état de grâce de ses débuts dans le département.

Il continue cependant de mener grande vie à Paris, où il a désormais ses habitudes. Les journalistes le remarquent à plusieurs dîners de charité et événements mondains auxquels il assiste de façon croissante à partir de la rencontre de sa femme, l'actrice Irène Brillant, pensionnaire de la Comédie-Française qu'il épouse en 1936. La naissance de leur premier enfant, Edmond-René, fait l'objet d'un entrefilet dans le *Journal des débats*, alors que l'on continue à « se montre[r] à côté de Fonck » dans ces soirées⁵². Il tente une dernière fois sa chance aux élections législatives de mai 1932 sous l'étiquette du Comité de concentration républicaine, centriste. Cependant, dans le IV^e arrondissement où il se présente, la grande dispersion des candidats au centre et à gauche ouvre la voie à une réélection du député sortant, Jean-Maurice Le Corbeiller, seul candidat à droite. Le pilote achève ainsi sa carrière politique par un nouvel échec.

Mondain de Paris, Fonck fait quelques apparitions dans sa résidence de Saulcy-sur-Meurthe et assiste aux grandes réunions d'anciens combattants des Vosges, comme à l'assemblée générale de la Légion vosgienne en 1934 ou la fête de l'Amicale des sous-officiers de réserve du canton de Fraize, qu'il préside en juin 1937⁵³. À partir de 1938, il s'entretient régulièrement du développement de la société France-Engrais qu'il a lancée avec son beau-frère, Raymond Panin, laquelle compte 45 employés en 1949. Mais il brûle par-dessus tout de retrouver des fonctions nationales et un rôle à la hauteur de sa gloire passée. Les années 1930 sont celles du retour à la carrière aéronautique, dans le sillage d'anciens camarades de combats qui structurent l'Armée

⁴⁷ *L'Express de l'Est*, 2 mai 1924, p. 2.

⁴⁸ *Les Hommes du jour*, 16 novembre 1923 ; *Le Progrès des Vosges*, 1^{er} décembre 1923.

⁴⁹ À ce sujet, renvoyons vers Damien Accoulon, « The Construction of an Image in Aviation: the Case of René Fonck and the French Press (1917-1926) », *Nacelles. Passé et présent de l'aéronautique et du spatial*, 12 février 2019, n° 5, <http://revues.univ-tlse2.fr/pum/nacelles/index.php?id=654>.

⁵⁰ *L'Est Républicain*, 8 décembre 1927 ; *Excelsior*, 24 mars 1928, p. 4.

⁵¹ *Le Télégramme des Vosges*, n° 3412, 21 avril 1928, p. 2.

⁵² *Le Figaro*, 107^e an., n° 219, 6 août 1932 ; *Le Sport universel illustré*, n° 1675, 1^{er} février 1936, p. 56 ; *Le Figaro*, 111^e an., n° 207, 25 juillet 1936, et n° 211, 29 juillet 1936 ; *Journal des débats politiques et littéraires*, 148^e an., n° 332, 30 novembre 1936 ; *Marianne*, 5^e an., n° 254, 1^{er} septembre 1937 ; *Le Monde illustré*, 82^e an., n° 4186, 9 avril 1938 et 3 septembre 1938.

⁵³ *La Voix du combattant*, 15^e an., n° 774, 2 juin 1934 ; MRF, programme de la fête de l'Amicale des sous-officiers de réserve du canton de Fraize, juin 1937.

de l'Air à partir de 1933. Établissant des rapports sur la défense aérienne de Paris et l'organisation de l'instruction des pilotes en France, il renforce sa position au sein de l'Armée et parvient à progresser jusqu'au grade de colonel de réserve, peu avant la défaite de 1940.

Le chef de l'État français, Philippe Pétain, en fait alors un de ses conseillers privés sans le doter d'autre fonction officielle que celle de membre du Conseil national en 1941. Il doit être un informateur et un messenger du Maréchal auprès de ses relations allemandes, dont ils se flatte qu'elle compte des aviateurs du pedigree d'Hermann Goering et d'Ernst Udet. Impliqué dans plusieurs tentatives d'éviction de Pierre Laval, mais aussi dans l'organisation des entrevues de Montoire et de Saint-Florentin, il entre en disgrâce en avril 1942 après s'être opposé à l'amiral Darlan. Il fait partie de la « Black List » des collaborateurs publiée par le magazine américain *Life* la même année.

À Paris, resté attaché au « vainqueur de Verdun », il demeure en contact avec les autorités allemandes – notamment les services du SD-Sipo dirigés par Helmut Knochen – tandis que plusieurs témoignages attestent de services qu'il rend à des résistants. Emprisonné à la Libération, il reste trois mois à la prison de la Santé avant d'être libéré. Il est finalement relaxé au terme de l'instruction ordonnée par la Cour de Justice de la Seine. Sans attendre le jugement, le Comité vosgien de Libération l'a quand même frappé d'inéligibilité en juin 1945⁵⁴. Les résultats des auditions n'étant pas immédiatement rendus publics, pour ses contemporains, le doute demeure.

III. Une mémoire vosgienne du héros national

A. Les silences de la mémoire ou « l'oubli mémorable »

Le *Livre d'or des Vosgiens* préparé par Martin et Chevrier en 1947 a en tout cas pris son parti : « Il dirigea tous ses efforts, tout en restant en France, vers une lutte acharnée et par les moyens à sa disposition, contre l'Occupation. L'Histoire dira plus tard les importants services rendus au pays en cette douloureuse période⁵⁵ ». Le jugement des auteurs, ô combien partial, est en partie justifié le 2 juillet 1949 quand *Samedi-Soir* rend publique la liste d'officiers à surveiller ou arrêter par les Allemands. Le nom de Fonck y côtoie ceux d'éminents membres de l'armée de Vichy passés à la Résistance en 1942-1943⁵⁶. La réhabilitation est à l'œuvre dans une France où les mémoires s'opposent. Alors qu'il rédigeait des mémoires pour mieux appuyer ses actions, Fonck termine ses jours retiré de la vie publique. C'est à son domicile parisien qu'il meurt d'une rupture d'anévrisme, le 18 juin 1953. Après la célébration d'une messe à sa mémoire aux Invalides, une autre messe est prononcée dans l'église provisoire de Saulcy-sur-Meurthe par l'abbé Thomas en présence de 50 soldats en armes de la base aérienne 121 et d'avions à réaction venus traverser le ciel vosgien. Des hommages assez simples pour un des premiers pilotes de l'Armée française, que les biographes récents ont qualifié d'oubli dans le cadre rhétorique du devoir de mémoire.

Le « syndrome de Vichy » qu'identifie Henry Rousso, d'une mémoire collective française recouvrant une partie de son passé par le mythe d'une France « entièrement résistante », a en effet conduit à passer sous silence la mémoire de ceux qui participèrent à l'État français⁵⁷. Une logique analogue à l'« oubli mémorable » étudié par Nicole Loraux, d'un silence contraint et fondateur d'une nouvelle unité de la cité. Dans cette idée, c'est parce qu'on se souvient de Fonck qu'on ne rappelle pas sa mémoire⁵⁸. Lorsqu'il est évoqué, seule sa Grande Guerre héroïque est remémorée, faisant l'impasse sur la partie moins glorieuse de sa vie. Ce relatif maintien sous silence, à une époque tournée vers les nouveaux héros de la France libre et de la Résistance, n'empêche ainsi pas quelques hommages d'envergure locale, sur des lieux liés au pilotes : une exposition « 1914-1918 » à Saint-Dié, le baptême d'une rue près de l'école d'aviation du Crotoy en 1974. Si plusieurs rues secondaires sont baptisées du nom de Fonck dans la plupart des villes de France, le seul monument lui étant dédié se limite à une plaque commémorative, posée sur

⁵⁴ AD88 2315 W 5 : certificat d'inéligibilité établi par le Comité départemental de Libération à l'adresse du préfet des Vosges, 23 juin 1945.

⁵⁵ Jean-Jacques Martin et Félix Chevrier, « René Fonck », *Livre d'or des Vosgiens*, Comité d'assistance aux sinistrés vosgiens, 1947.

⁵⁶ *Samedi-Soir*, 2 juillet 1949.

⁵⁷ Henry Rousso, *Le syndrome de Vichy (1944-198..)*, Paris, Seuil, 1987, p. 14-15.

⁵⁸ Nicole Loraux, *La cité divisée: l'oubli dans la mémoire d'Athènes*, Paris, Payot, 1997, p. 35-40 et 273-275.

son immeuble de la rue du Cirque le 4 avril 1962, sous l'égide du général Weygand, lui-même en quête de « réparation » après ses engagements de 1940⁵⁹.

B. L'embarras mémoriel de l'institution militaire

Restée largement éprise des mythes gaullistes, l'Armée demeure embarrassée par l'ambiguïté de la mémoire de Fonck, partagée entre une Grande Guerre glorieuse et une Seconde Guerre maréchaliste aux relents collaborationnistes. De nombreux pilotes militaires se revendiquent cependant de l'héritage du chasseur vosgien. Un court hommage lui est ainsi rendu à Grivesnes – lieu de son premier sextuplé – par l'association des Anciens Pilotes de chasse le 16 juin 1968⁶⁰. Cette même année, la première tentative de biographie est opérée par un certain « L.-R. M. » pour la revue officielle de l'Armée de l'Air, *Forces aériennes françaises*, afin de célébrer « un discret anniversaire⁶¹ ». Peu de traces d'événements organisés par l'Armée de l'Air mettent en valeur le pilote vosgien, si ce n'est à la fin des années 1980, quand Irène Fonck est invitée aux côtés du ministre de la Défense, André Giraud, et des généraux Saulnier et Lerche pour inaugurer le hall des débuts de l'aviation et de la guerre 1914-1918 au musée de l'Air et de l'Espace du Bourget. Une invitation qui marque *in fine* la relative remémoration de l'homme dans le milieu militaire, au même titre que l'enregistrement en 1962 d'une *Marche Fonck* par la batterie-fanfare de la 1^{re} région aérienne⁶².

L'embarras de l'institution est néanmoins observable à travers l'épineuse question du parrainage d'une promotion de l'École de l'Air. Dès les années 1960 en effet, le général Lecerf, commandant de l'École de l'air, sollicite des informations sur Fonck auprès du Service historique de l'Armée de l'Air, car « depuis quelques années, les élèves de l'École militaire de l'air proposent systématiquement de donner le nom de Fonck à leur promotion, et, chaque fois, le commandant rejette cette proposition en raison du fait que, si la carrière militaire de Fonck a rendu, à juste titre, son nom prestigieux, sa vie, à notre connaissance, n'a pas toujours été exemplaire⁶³. » Force est de constater qu'aucune promotion n'a encore porté le nom du pilote. La réponse du colonel Hayez du 1^{er} février 1966 laisse d'ailleurs peu de place au doute : « Il est vraisemblable que l'activité politique de Fonck, sous le gouvernement de Vichy, est la raison profonde pour laquelle le commandement rejette la proposition des élèves de l'École militaire de l'air⁶⁴. » Le parrain de promotion doit en effet constituer un modèle qui permette de guider les élèves dans leur future carrière d'officier. L'exemplarité du personnage est ainsi essentielle. Aussi, pour le spécialiste de la question Patrice Gourdin, Fonck « effaça son prestigieux passé par un acte rédhibitoire » : la collaboration⁶⁵.

Après la parution de la biographie de Corinne Micelli et Bernard Palmieri qui a éclairé certains aspects de la période vichyste du pilote, un avis défavorable était encore émis pour le baptême de la promotion 2007, insistant notamment sur le fait que « l'appartenance de René Fonck à un réseau d'évasion ou à un réseau de renseignement ne peut être prouvée par les archives du bureau Résistance du SHD, elle n'est mentionnée que dans des témoignages oraux⁶⁶ ». En dépit du Centenaire qui guida le choix de plusieurs pilotes de la Grande Guerre, les blocages restent aujourd'hui encore importants alors que les travaux historiques n'ont pas fini de mettre au clair l'implication réelle de Fonck dans le régime de Vichy. De plus, le Grand Rabbin de France Haïm Korsia, ancien aumônier général des Armées, s'oppose farouchement à ce baptême, notamment par des articles dans la revue des anciens élèves de l'école, *Le Piège*.

La tendance générale reste pourtant celle d'une réhabilitation partielle de l'homme. En 2011, un tableau reprenant deux clichés célèbres du pilote vosgien était ainsi suspendu dans les escaliers menant au bureau du chef d'état-major de l'Armée de l'Air⁶⁷. Le nom de Fonck refait ainsi surface dans les lieux, puisqu'un bâtiment de la base aérienne 107 à Vélizy-Villacoublay

⁵⁹ Maxime Weygand, « Réparation », *Bulletin d'information de l'Association générale de prévoyance militaire*, n° 30, juillet 1962, p. 4 ; *Le Monde*, 6 avril 1962.

⁶⁰ « Grivesnes : Hommage à René Fonck », *Les Anciens Pilotes de chasse*, n° 2, juin-juillet 1968, p. 1.

⁶¹ Claude Perrin, *René Fonck : 1894-1953 : as des as et visionnaire*, Paris, Éd. de l'Officine, 2002, p. 11.

⁶² SHD Z 23615 (Fi 329) ; BNF C-23236, « Capitaine Fonck », *Armée de l'air*, n° 2, France, Decca, 1962.

⁶³ Cité dans C. Perrin, *René Fonck*, *op. cit.*, p. 299.

⁶⁴ Olivier Mazel, *René Fonck (1894-1953), du ciel aux abîmes*, Mémoire de master, Université Paul Verlaine, Metz, 2006, p. 156. Ces deux documents sont indiqués par Mazel comme faisant partie du dossier personnel du pilote, conservé au SHD. Je n'ai pu que constater leur disparition depuis.

⁶⁵ Patrice Gourdin, « Ils sont entrés dans la carrière : le baptême des promotions à l'École de l'air » dans *Formation initiale de l'officier français de 1800 à nos jours : études de cas*, Paris, ADDIM, 1999, p. 159-160.

⁶⁶ Lettre du conservateur du Patrimoine au chef du département de l'air, 4 avril 2008.

⁶⁷ *FATactualités*, n° 6, mars 1994, p. 20 ; Patrick de Gmeline, *Baron rouge...*, *op. cit.*, p. 16

porte désormais son nom, tandis qu'un petit panneau sur la base de Luxeuil-Saint-Sauveur le représente à gauche de Guynemer et Garros depuis le 28 septembre 2012. Les hommages se font ainsi plus réguliers et actent une certaine résurgence du souvenir de Fonck, jusque dans les articles de revues institutionnelles toujours plus favorables au pilote⁶⁸.

C. Mémoire retrouvée dans les Vosges (dep.an.2000)

La commémoration du cinquantième anniversaire de sa mort coïncidant avec le « retour spectaculaire de la Grande Guerre dans la conscience collective » depuis les années 1990⁶⁹, René Fonck est l'objet d'une attention croissante au niveau local comme éditorial depuis le début des années 2000. Le *Dictionnaire des Vosgiens célèbres* et *Hommes et lieux de mémoire en Lorraine* proposaient les premières véritables tentatives de biographies complètes depuis le *Dictionnaire des parlementaires français* dirigé par Jean Jolly⁷⁰. Dans le même temps, Hubert Bernard, journaliste à *L'Est républicain*, devenu depuis l'archiviste de l'association « Mémoire de René Fonck », commente le « paradoxe » de l'absence d'une biographie complète sur le pilote. Aucune erreur historique n'est alors commise dans ce portrait élogieux du Vosgien, complété en 1994 par un article plus fourni. Si un potentiel oubli est évoqué, il est en partie démenti par le maire du village qui « continu[e] de recevoir des visites, des demandes de renseignements⁷¹ ».

Alors qu'aucun ouvrage n'avait dédié au pilote avant 2002, trois biographies complètes, une biographie comparée, une série d'articles et deux mémoires de master ont depuis été produits⁷². Historien amateur passionné d'aviation, Claude Perrin ouvrait la voie par un travail hagiographique peu rigoureux, visant à réparer « une injustice⁷³ ». Capitalisant sur ce premier défrichage, Olivier Mazel affiche une réelle rigueur de la recherche et consulte de nouvelles sources pour le premier travail universitaire sur René Fonck. Encore relativement peu renseigné sur la période post-1918, il ne dépasse cependant pas le stade de la chronique militaire. Le tournant intervient avec l'article de Corinne Micelli dans *Air Actualités* en juin 2005, où l'auteure expose les premiers résultats de ses recherches, que reprend en partie *La Voix*, journal de sous-officiers retraités, en septembre 2006. Si l'article se cantonne à son parcours antérieur à l'armistice, il conditionne le retour du personnage dans l'historiographie puisque c'est à partir de cet article que le Service historique de l'Armée de l'Air passe commande d'une biographie complète⁷⁴. Parue en 2007, celle-ci demeure la plus complète tout en demeurant objective. Comparant von Richthofen et Fonck en 2011, l'écrivain Patrick de Gmeline reste assez partisan et n'approfondit que rarement l'histoire d'un homme qui réveille les passions, au contraire de David Méchin pour *Le Fana de l'aviation* début 2013⁷⁵. Visant à situer Fonck et sa mémoire dans leurs époques en 2018, notre livre tente une nouvelle interprétation d'un parcours pas toujours si reluisant qu'on a voulu l'écrire⁷⁶.

Ces travaux d'histoire accompagnent une résurgence de la mémoire à l'échelle locale à travers la fondation de l'association « Mémoire de René Fonck » (MRF), le 18 février 2003 à Saulcy-sur-Meurthe. Ils commémorent ainsi le cinquantenaire de la mort de la principale figure de la commune, le 13 juin 2003. Après un dépôt de gerbes et un survol de quatre Mirage 2000 de la

⁶⁸ Jean-Claude Salvini, « René Fonck : la fin d'une injustice », *Azur & Or*, décembre 2005, n° 155, p. 3-15 ; Pierre Péron, « Pour une promotion René Fonck », *Le Piège*, 2016, n° 226, p. 6-7 ; François Cochet, « René Fonck, de la gloire à l'ostracisation », *Revue Défense Nationale*, juin 2018, n° 811, p. 149-154.

⁶⁹ Annette Becker, « La Grande Guerre en 1998 : entre polémiques politiques et mémoires de la tragédie » dans Pascal Blanchard et Isabelle Veyrat-Masson (eds.), *Les guerres de mémoires: la France et son histoire*, Paris, La Découverte, 2010, p. 83.

⁷⁰ Georges Poull, « Fonck (René) », in Albert Ronsin (eds.), *Dictionnaire des Vosgiens célèbres*, Vagney, éditions Gérard Louis, 1990, p. 144-145 ; Marcel Cordier, *Hommes et lieux de mémoire en Lorraine*, Sarreguemines, Pierron, 1991 ; Jean Jolly (eds.), *Dictionnaire des parlementaires français*, Paris, PUF, 1960-1977.

⁷¹ *L'Est républicain*, 19 décembre 1991 et 27 mars 1994.

⁷² Dont notre mémoire de master et notre biographie précitée.

⁷³ C. Perrin, *René Fonck*, op. cit., p. 24.

⁷⁴ Corinne Micelli, « L'éclipse d'un astre », *Air Actualités*, juin 2005, n° 582, p. 48-63 ; *La Voix*, septembre 2006, n° 625, p. 8 ; Roland Le Bourdonnec, « Avant-propos », in C. Micelli et B. Palmieri, *René Fonck*, op. cit., p. 14.

⁷⁵ Patrick de Gmeline, *Baron rouge et cigogne blanche: Manfred von Richthofen et René Fonck*, Paris, Presses de la Cité, 2011 ; David Méchin, « René Fonck (1894-1953) de la lumière à l'ombre », *Le Fana de l'aviation*, 2013, n° 518 à 521.

⁷⁶ Nous éclairons ainsi les nombreux échecs connus par Fonck et la diversité de ses activités entre 1940 et 1944. D. Accoulon, *René Fonck*, op. cit.

base aérienne 102 de Dijon, de nouvelles couronnes sont déposées au monument aux morts, place René-Fonck, au rythme des honneurs au drapeau rendus par les militaires présents. Depuis, des cérémonies se tiennent régulièrement autour de la tombe du pilote, laquelle entretient un certain flou mémoriel. Le pilote est en effet placé de façon proéminente entre sa mère, ses deux sœurs et leurs maris respectifs, permettant de l'associer indirectement à la vaillante résistance de son beau-frère, Raymond Panin, chef de réseau résistant mort en déportation au camp de Rotenfels. Seuls ses titres de gloire sont rappelés, « l'As des As » dominant le « député des Vosges ». Faisant de la mémoire du pilote une ressource, des panneaux ont par ailleurs été placés aux principales entrées de la commune tandis que l'association poursuit son travail bénévole en multipliant les expositions temporaires dans la région et collectant tout archive disponible⁷⁷.

Aboutissement de ce retour mémoriel du pilote au niveau local, l'aérodrome de Remomeix a été rebaptisé du nom de René Fonck par le président de l'aéro-club et la présidente de l'association MRF, le 21 juin 2009. Les élus et représentants habituels de l'État sont réunis pour cette cérémonie, à laquelle assistent également plusieurs hauts gradés, dont le général Pacorel, commandant des forces aériennes, représentant le chef d'état-major de l'Armée de l'Air. Ce dernier apporte sa caution morale au premier baptême d'un édifice au nom de Fonck, expliquant qu'« il est un exemple pour nous, aviateurs militaires. Parce que cet homme avait une vision de l'avenir lucide et perspicace, efficace, il comprenait avant beaucoup d'autres les évolutions de l'arme aérienne et de son pays⁷⁸ ». Aussi semble réactivée localement une mémoire extrêmement positivée d'un homme aux multiples visages.

Conclusion

René Fonck était un pilote de chasse, héros de la Grande Guerre dont l'image publique n'avait que peu à voir avec les Vosges. C'est pourtant dans les Vosges qu'il est aujourd'hui le plus commémoré, l'institution militaire ayant encore des difficultés à assumer l'entière responsabilité du personnage, dont les activités pendant la Seconde Guerre restent incertaines. Le récent scandale constitué par la débaptisation d'une promotion de Saint-Cyr, ne va pas dans le sens d'une prise de risque en faveur de Fonck⁷⁹.

Après une première guerre brillamment accomplie, le mécanicien a suivi un parcours assez typique d'un notable de la IIIe République. Sa notoriété nationale lui vaut une forte reconnaissance locale sur le vif l'ancrer durablement dans le territoire. Ses activités l'éloignant de ses partisans, il perd pied face à des concurrents bien mieux installés que lui. Alors qu'il fût une gloire de l'Armée de l'Air nationale, c'est localement qu'il laisse l'empreinte la plus forte, ravivée par l'activisme associatif communal dans le contexte de résurgence de la mémoire du premier conflit mondial. Notre livre, dont la publication fût soutenue par la communauté d'agglomération de Saint-Dié-des-Vosges, s'y inscrit aussi.

⁷⁷ Remercions une nouvelle fois ses membres de nous avoir permis de consulter ces riches archives.

⁷⁸ Patrick Pacorel, cité dans Raymonde Duménil, « 21 juin 2009 : une première en France pour René Fonck », *Azur & Or*, n° 171, octobre 2009, p. 11.

⁷⁹ En novembre 2018, le chef d'état-major des Armées et l'Armée de Terre, en concertation avec la ministre des Armées, a choisi de débaptiser la promotion 2016-2019 de l'École spéciale militaire de Saint-Cyr « général Loustau-Lacau ». Héros des deux guerres, l'antisémite notoire de l'homme aurait dû empêcher sa validation comme parrain de promotion.