



L'aviation aux aviateurs : l'exemple d'un avis engagé sur la « querelle de l'Air »

Guillaume Muller

Enseignant-chercheur, Centre de Recherche de l'Armée de l'Air (CReA), Ecole de l'Air

Lundi 9 mai 2016

L'article retranscrit ci-dessous est une tribune publiée dans la revue *Les Ailes* en novembre 1927¹. Signée par le député Louis Couhé (1889-1979), elle est un véritable appel à une meilleure prise en compte de l'Aéronautique militaire française, officiellement cinquième arme de l'Armée depuis 1922. Après avoir obtenu ses lettres de noblesse lors de la Première Guerre mondiale, elle subit le contrecoup de la démobilisation. Elle doit désormais batailler pour préserver son autonomie et conquérir son indépendance. Les ministères de la Guerre et de la Marine voient effectivement d'un mauvais œil les velléités de création d'un ministère de l'Air et d'une armée de l'air. Cette tribune est un parfait exemple de la violence politique qui a caractérisé la « querelle de l'Air » pendant les années 1920 et le début des années 1930.



Les Ailes, n°333, 4 novembre 1927

¹ *Les Ailes*, n°333, 4 novembre 1927.



Louis Couhé, comme il le souligne lui-même, souhaite être l'un des porte-parole des aviateurs militaires, « muets » en raison de leur devoir de réserve. Et il sait de quoi il parle. Pendant la guerre, Louis Couhé, blessé en tant que fantassin, est réaffecté dans l'aviation. Député du Pas-de-Calais de 1924 à 1928, il sera également secrétaire général du ministère de l'Air, directeur général de l'aviation civile, et président du conseil d'administration des Aéroports de Paris. Il fut également président-fondateur de l'ANORAA (Association nationale des officiers de réserve de l'armée de l'air). Une carrière professionnelle qui est donc fortement marquée par l'aviation. Lors de son unique mandat de député, il se fait régulièrement entendre sur les questions aéronautiques : budget, acquisition de matériel, et statut du personnel navigant².

« Méditations sur l'annuaire et le tableau d'avancement

Place aux Jeunes ! L'Aviation aux Aviateurs

Pendant toute la durée de la guerre, l'Aviation a joui d'une superbe indépendance, nécessitée par la nature de sa mission, mais subie à contre cœur par le Haut Commandement. Quelque glorieux qu'ait été l'usage qu'elle a fait de cette liberté, on ne pouvait le lui pardonner. Dès l'armistice, on le lui a fait chèrement payer.

Il faut rentrer dans le rang – on lui enlève son panache. Les escadrilles sont dissoutes sans égard pour leur passé, au petit bonheur. Les plus glorieuses disparaissent alors qu'on en maintient d'autres nées de la veille. Dorénavant, les escadres s'appelleront régiments. Inutile, je pense de rappeler les cris déchaînés par le projet de nous coiffer d'une casquette pratique : nous aurons le képi et le casque ; comme sabre : le plus grand de tous, celui de la cavalerie.

Petits détails sans doute, mais qui dénotent une volonté d'égalitarisme étroit, bien arrêtée, et la résolution très nette, de diminuer un esprit de corps considéré comme trop particulariste. Mais bien plus grave fût la mesure prise en ce qui concerne les commandements et dont le but réel était la mainmise de l'Etat-Major sur l'Aéronautique.

Tant qu'il s'est agi de se faire casser la figure à la tête des pilotes, nos chefs ont été excellents. Pour commander un régiment, une brigade pendant la paix, il leur manque, paraît-il, la « formation professionnelle » suffisante.

² Une biographie est présente dans la base de données de l'Assemblée nationale.

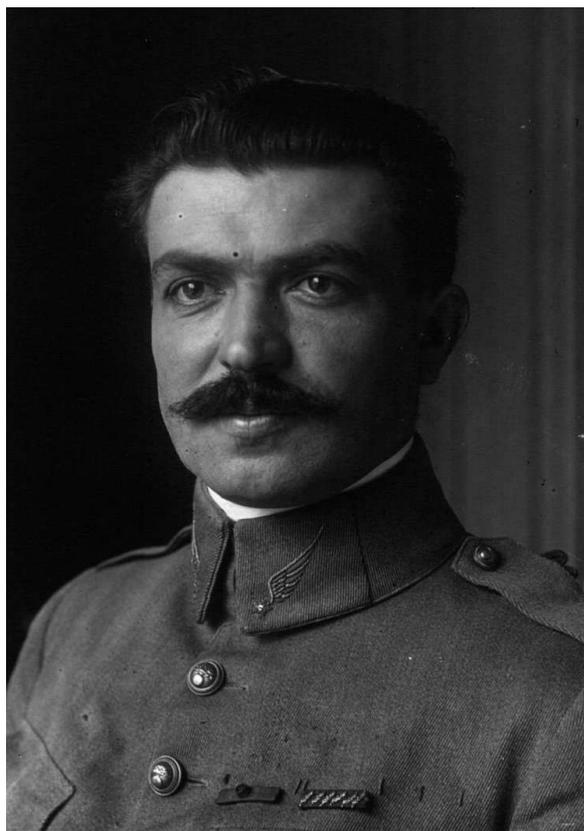


On eut pu facilement la leur donner. Au lieu de cela, le Ministre, chambré, comme tous les Ministres de la Guerre, par l'Etat-Major Général de l'Armée, dont l'autoritarisme croît de jour en jour, prend alors la décision invraisemblable de confier les principaux commandements à des officiers choisis dans les autres armes !

Oh ! Je sais bien qu'on leur a fait suivre un stage aérien de quelques semaines, qui fournit d'ailleurs à notre P.N. [*ndlr : personnel navigant*] l'occasion d'inoubliables sarcasmes, que certains même passèrent des brevets de pilote de complaisance... On aurait mieux fait, ne pouvant les rajeunir, de les laisser où ils étaient.

Premier résultat. – Leur autorité ne reposait que sur leurs galons. L'autorité morale, celle qu'inspire la confiance, qui permet de demander à l'exécutant jusqu'au plus sublime sacrifice, était nulle.

Deuxième résultat. – Tous ceux qui, assumant alors les plus lourdes responsabilités, nous avaient conduits eux-mêmes aux plus éclatants succès : les Brocards, les Ménard, les Boucher, des chefs quoi, quittent l'aviation, pour ne pas être sous les ordres de ceux qui, fussent-ils étoilés, n'étaient hier que des « rampants ».



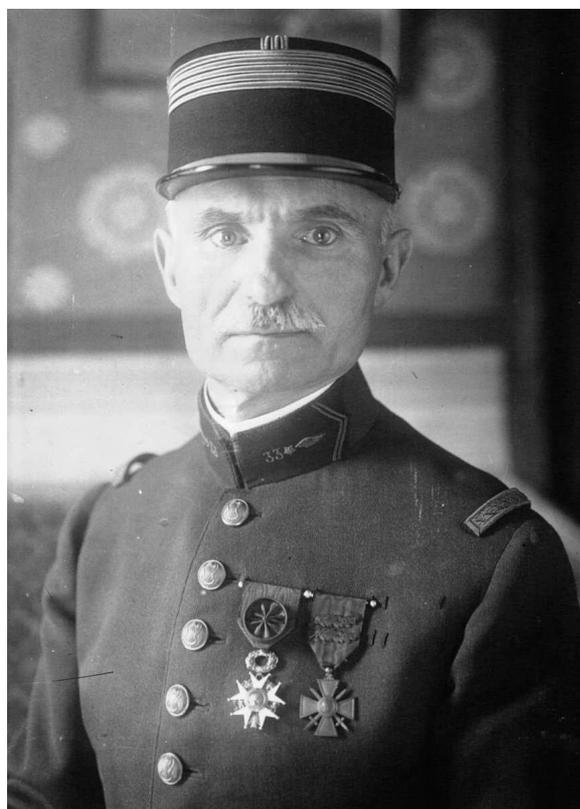
Antonin Brocard (Gallica)



Joseph Barès (Gallica)



Troisième résultat. – Embouteillage de l'avancement. Et c'est miracle que quelques uns des nôtres, les Généraux Pujo, Barès, de Goys, chefs que nous aimons et vénérons profondément et sur un seul geste, sur un seul regard de qui nous sommes prêts à tout tenter, aient pu enfin récupérer quelques-uns des postes qui leur revenaient. Ce jour là, nous avons repris espoir.



Bertrand Pujo (Gallica)



Louis de Goys (Gallica)

Mais il est indiscutable que la loi sur le dégagement des cadres a peu profité à l'Aéronautique. Il faut envisager des mesures plus énergiques. Notre arme est « fermée ». On n'y entre pas d'une autre arme, mais on pourrait en sortir. Et nous ne serions plus encombrés de cette cohorte d'officiers qui ont perdu la foi, le cran, la mentalité d'aviateur et qui se livrent à la comédie ridicule des épreuves semestrielles au cours desquelles ils réalisent parfois des performances « à la Callizo »³ Vous me comprenez, n'est ce pas ?

Enfin, il est lamentable qu'autant pour les propositions en faveur de la Légion d'Honneur que pour le travail d'avancement, la Grande Chancellerie et le Cabinet du Ministre répondent, lorsqu'on leur présente des candidats, surchargés de gloire et d'expérience du commandement... « Trop jeunes ! » Et voilà.

³ Cf. l'article sur l'affaire Callizo.



Ça, c'est ravalier l'armée au rang d'une administration d'Etat où l'on avance à coups d'années d'avachissement sur un rond de cuir.

C'est avant peu de temps des commandants de régiments cacochymes et poussifs.

C'est une victoire de l'Etat-Major Général.

C'est la mort de notre Aéronautique militaire si on ne réagit pas. Nous réagirons, car si l'Armée est muette, elle a des amis qui peuvent parler.

Louis Couhé

Député du Pas-de-Calais »



Louis Couhé (Assemblée nationale)

Il est intéressant de remarquer la volonté de Louis Couhé de préserver l'identité qui s'est forgée lors de la Grande Guerre. La transformation des escadres en régiments, appellation très « terrestre », est ainsi, entre autres, stigmatisée. La question de la tenue est également abordée, avec notamment l'adoption critiquée par les aviateurs du sabre de cavalerie, du képi et du casque. Autant de symboles identitaires forts sur lesquels l'armée de l'air reviendra, avec l'adoption du poignard et de la casquette.

Ce qui est peut être le plus intéressant dans cette tribune, c'est la question des hommes et du commandement. Le député dénonce ainsi la mise à l'écart sous diverses formes des hommes ayant contribué à la grandeur de l'aviation militaire française pendant la guerre, au profit de chefs moins



légitimes à ses yeux. Partisan de la création d'un ministère de l'Air, il dénonce ainsi une véritable mainmise des partisans de l'Armée au niveau du haut-commandement et des commandements intermédiaires de l'Aéronautique militaire française. Il y voit le moyen de conserver l'aviation militaire sous la tutelle du ministère de la Guerre et de l'Etat-major général.

Indépendamment de cette querelle, il soulève également la problématique de l'organisation de l'armée entre le temps de guerre et le temps de paix, question sur laquelle *Les Ailes* reviendront régulièrement en ce qui concerne l'armée de l'air, à la veille de la Seconde Guerre mondiale.