



Un cas de folie collective – La création d'un ministère de l'Air

Christian BRUN

Enseignant-Chercheur, Centre de Recherche de l'Armée de l'air (CReA), École de l'Air, 13 661, Salon Air, France

Judi 16 juin 2016

Cet article d'une argumentation si pressante, nous a été apporté par une personnalité hautement compétente pour tout ce qui touche à l'organisation de la défense nationale. La question qui y est traitée est trop grave pour que nous ayons pu hésiter à saisir l'opinion du danger qui y est signalé avec tant d'angoissante précision.



Laurent-Eynac, premier ministre de l'Air



Ce n'est pas dans le fait de créer un ministère militaire de l'Air que réside la folie. Il n'y a là qu'une grave erreur d'organisation. D'autres pays l'ont commise avant nous, moins grave cependant qu'elle ne l'est en France, car leurs conditions géographiques, militaires et politiques diffèrent beaucoup des nôtres. Ce qui est fou, c'est la façon dont le ministère de l'Air a été créé, c'est la succession des événements d'où est sortie cette création.

Le ministre du Commerce est tué par la chute de l'avion qui le porte. Cet accident n'est pas dû à un défaut du matériel ; il est uniquement dû, semble-t-il, au manque de jugement d'un pilote qui, troublé par la présence d'un aussi grand personnage, méconnaît les principes les plus élémentaires du pilotage, ceux qu'on inculque à un débutant avant son premier "lâché". Accident banal, sauf par l'importance d'une des victimes, car les pilotes méprisent souvent, hélas ! les principes élémentaires du pilotage. Cependant on veut y voir la preuve décisive et convaincante de la déchéance de l'aéronautique française. Aussitôt, une campagne, amorcée depuis longtemps par les journaux spéciaux, éclate dans toute la presse, avec une soudaineté qui révèle une savante préparation : « L'aéronautique française est au plus mal, elle agonise ; il n'y a qu'un remède, créer un ministère de l'Air. » Cela, présenté au public comme une vérité au-dessus de toute discussion. Et la France étant un des rares pays du monde qui se fasse de l'autorité de l'Etat une conception vraiment monarchique, la voilà persuadée que, dotée d'un personnage aussi auguste qu'un ministre, l'aéronautique ne faillira plus.

D'ailleurs, impossible d'attendre ! Réuni en hâte après les funérailles des victimes de l'accident, le cabinet décide de créer immédiatement un ministère de l'Air. Il n'examine même pas les objections des ministres intéressés. Autant vaudrait opposer une toile d'araignée à un coup de vent. Ce ministre de l'Air, on ne sait pas encore quelles attributions on lui donnera, ou on feint de l'ignorer. Peu importe. Nommons-le d'abord, on définira ses attributions après.

Le but de la réforme est, prétend-on, d'opérer ce que le jargon moderne appelle un « redressement » de l'aéronautique, sa guérison. Cela suppose admis que notre aéronautique est malade. Mais l'est-elle en effet ?



Certes, tout n'est pas parfait dans les aéronautiques militaire et maritime. Mais enfin elles fonctionnent honorablement. Six cents avions de l'armée ont manœuvré récemment, pendant trois jours, presque sans un incident. L'été dernier, des manœuvres navales prolongées ont mis en jeu, entre Rochefort et Brest, des escadrilles d'hydravions venues de Tunisie ou de Provence, qui ont ensuite participé à la revue navale du Havre. Certaines n'ont ainsi rejoint leur base qu'après une absence de trois mois. Or, il y a seulement deux ans, traverser la Méditerranée paraissait un exploit. Les progrès sont donc grands. Si les magasins ne sont pas aussi bien pourvus qu'ils devraient l'être, le personnel, l'entraînement, l'activité laissent peu à désirer, et ce n'est pas de l'organisation militaire que souffre notre aéronautique. Elle souffre du manque de liaison entre l'utilisateur et le technicien ; elle souffre du mauvais fonctionnement des services techniques, de l'insuffisance des laboratoires et des études ; elle souffre des méthodes appliquées à la passation, à la surveillance, à la liquidation des marchés ; enfin et surtout l'organisation du réseau commercial, national et international, est d'une pauvreté pitoyable.

La sagesse semblait être de réformer ce qui ne marchait pas et de respecter ce qui fonctionnait bien.

Mais la sagesse n'est pas de saison. Nous sommes gouvernés par une mystique. En vain le ministre de la Guerre et le ministre de la Marine, hommes d'expérience qui connaissent le fond du débat, qui l'ont étudié, que la décision prise touchera directement, puisqu'ils sont responsables, l'un de la défense du territoire, l'autre du maintien des communications maritimes, essaient-ils de s'opposer à ce que l'on jette hors de l'armée et de la marine, qui les utilisent, les aéronautiques militaires et maritime. En vain demandent-ils que l'on prenne au moins le temps de réfléchir, que des gens compétents enquêtent, s'informent, que le Conseil supérieur de la défense nationale soit consulté. Rien n'y fait. Des hommes, auxquels vingt ou trente années de participation au gouvernement ont donné l'expérience des grandes affaires, refusent de tenir compte de leurs objurgations. On ne veut pas être informé ; on craint d'être éclairé ; on semble avoir peur que l'enquête ne conclue, comme en Amérique, contre la création du ministère de l'Air. Car les Etats-Unis se sont trouvés dans notre cas. Il y a trois ans leur aéronautique allait mal, les progrès techniques étaient lents, les appareils si arriérés qu'on achetait des moteurs en Europe. La perte du *Shenandoah*, un grand dirigeable qui se rompit, provoqua un violent mouvement d'opinion en faveur de la création d'un ministère de l'Air que prônait un homme ardent, candidat à l'emploi. Le gouvernement américain, un moment ébranlé, sut tenir tête à l'opinion ; il nomma une grande commission devant laquelle comparut tout ce qui touche à l'aéronautique, tout ce qui s'en sert. Les procès-verbaux de cette commission sont pleins d'enseignements. Après avoir écouté et délibéré, la commission mit sur pied l'organisation type, l'organisation rationnelle de l'aéronautique



d'un grand pays et, depuis cette époque, l'aéronautique des Etats-Unis progresse à pas de géants dans tous les domaines, sans une discussion, sans un tiraillement.

Mais que pèse cette expérience contre l'éloquence d'un ministre qui évoque devant le Conseil, en images vives et violentes, ce que sera la guerre future ? Armées et marine n'y comptent plus pour rien. Il ne voit plus qu'une guerre, la guerre de l'air, et, pour mener cette guerre, il faut une armée de l'air préparée, instruite, commandée par un ministre de l'Air.

Est-il possible que la duperie des mots s'exerce avec une telle aisance et sans que personne essaie même d'en discerner le contenu ?

La guerre de l'air ?... Mais les hommes n'habitent pas l'air et rien de ce qui est nécessaire à la vie, sauf la pluie, ne leur arrive par l'air. Aussi la guerre, quand il y a guerre, n'est-elle pas dans l'air et n'a-t-elle pas l'air comme objet. La guerre est sur la terre où vivent les hommes et sur la mer, puisque c'est par la mer qu'on leur apporte les choses nécessaires à leur vie et à la poursuite de la guerre. Il n'y a donc qu'une division logique de la défense nationale : protection du territoire, protection des communications maritimes. La première de ces tâches incombe au ministère de la Guerre, la seconde au ministre de la Marine. Ils en sont responsables et elles ne peuvent sans désordre, se scinder en parties placées sous des autorités indépendantes de la leur. L'aviation n'est qu'un moyen de plus d'attaquer et de défendre le territoire et les communications maritimes. C'est un canon à longue portée qu'un avion. Il n'est pas plus logique de faire un ministère militaire de l'Air qu'il ne le serait de faire un ministère du canon, sous prétexte que les « berthas » tirent à cent kilomètres et plus. Et au fait, pourquoi ne pas rattacher l'artillerie au ministère de l'Air ? Les obus volent, eux aussi ; les obus, comme les avions de chasse, s'opposent aux bombardements aériens. Les motifs invoqués pour créer ce ministère militaire de l'Air, justifieraient les pires absurdités. Pourquoi n'érigerait-on pas la direction des haras en ministère de la cavalerie ? Pourquoi ne pas créer un ministère des transports terrestres auquel on donnerait les chemins de fer, les automobiles et les chars de combat ? On pourrait aussi rattacher la marine de guerre au sous-secrétariat d'Etat de la marine marchande.

Et là nous touchons à un point de psychologie très curieux. Il y a une vingtaine d'années ce rattachement, que le pays (?) vient de réclamer pour l'aéronautique, existait pour la marine. La marine marchande dépendait du ministère de la Marine. Quels excellents motifs n'a-t-on pas invoqués pour l'en séparer ? « Un ministre militaire, disait-on, ne peut avoir l'esprit commercial ; absorbé par la marine militaire, le ministre de la Marine délaisse forcément la marine marchande ; un ministre militaire est porté à employer vis-à-vis du personnel civil de la marine marchande un ton et des procédés qui



enveniment les conflits au lieu de les apaiser, etc... » Tous ces arguments et d'autres, décisifs quand il s'agissait de détacher la marine de commerce de la marine de guerre, n'ont plus aucune valeur quand on les oppose au rattachement de l'aéronautique militaire à l'aéronautique commerciale.

De vagues notions de « taylorisme », mal digérées, nous inclinent fâcheusement à des simplifications inconsidérées. C'est un des effets de la prédominance de plus en plus marquée du primaire sur l'esprit national, conséquence de l'amoindrissement de la culture classique. Car l'unification est par excellence une notion primaire, même une notion enfantine. Quand on distingue mal, on a tendance à tout confondre ; l'enfant commence par ranger les objets dans des catégories très générales : il diversifie à mesure que son intelligence prend de la force et que son expérience s'élargit. L'unification peut, dans certains cas, abaisser les prix de revient ; elle n'a été inventée que pour cela ; encore faut-il qu'elle ne s'applique qu'à des objets de même nature, et pas trop dissemblables. Il faut la considérer seulement comme une commodité. Quand on l'établit en violation de principes qui résultent de la nature des hommes et des choses, on engendre le désordre : il est à remarquer qu'une des rares voix qui se soient fait entendre dans la presse contre la création du ministère militaire de l'aéronautique est précisément celle de l'apôtre le plus convaincu du « taylorisme » et de la « rationalisation », celle de M. Louis Forest. Mais c'est un apôtre qui, connaissant à fond le système qu'il préconise, discerne les cas où son emploi est avantageux de ceux où il crée la confusion.

Serait-ce un progrès, de créer un ministère des constructions navales qui fournirait au ministère de la Marine cuirassés ou torpilleurs tout armés, en conservant pour lui seul l'autorité sur le personnel embarqué ? Or, voilà justement ce qu'on vient de faire pour l'aviation et l'hydraviation militaires, qui sont des moyens de guerre sur terre et sur mer au même titre que l'artillerie, les chars de combat et les sous-marins. Est-ce le ministre de l'air qui sera responsable de la guerre sur terre ou de la guerre navale ? Non, ce seront les ministres de la Guerre et de la Marine. Et cette responsabilité, la plus redoutable qui soit, reviendra à des hommes dénués de toute autorité effective sur le matériel et sur le personnel d'un de leurs principaux moyens d'action ! A eux toute la responsabilité des résultats ; au ministre de l'Air toute liberté pour le choix des moyens, toute autorité sur le personnel. C'est lui qui donne la croix et les galons ; ce sont ses collègues qui envoient les gens se faire tuer. Telle est la conséquence du système adopté. L'absurdité en est si éclatante qu'il faut se bander les yeux pour ne pas en être ébloui.



Eh bien ! le Conseil des ministres reste sourd aux raisons si fortes, aux arguments si puissants qu'essaient de lui faire entendre les ministres de la Guerre et de la Marine. Et il décide à une forte majorité de faire passer au ministre de l'Air les aviations des armées de terre et de mer. Comment expliquer une telle décision, sinon par le désir inavoué de restreindre la juridiction des militaires au profit d'un ministère considéré comme civil ? C'est de bon travail démocratique. Il existe un état-major de l'armée et un état-major de la marine que l'on soupçonne d'avoir soufflé aux ministres militaires les raisons sur lesquelles ils fondent leur opposition, et on n'est pas fâché de traiter avec dédain les raisons des militaires. *Cedant arma togæ*. L'attribution au ministre de l'Air de toute autorité sur le personnel et sur le matériel des aviations militaires, apparaît comme une victoire de la démocratie sur le militarisme. Etrange victoire ! Que vient-on de faire en effet ? On vient de créer une armée de l'air indépendante, soustraite aux traditions de discipline, de modération, de réserve politique de ces deux vieilles armées de terre et de mer. On vient de donner l'indépendance à une armée de métier, à une armée de cadres, à une armée où le goût du risque, de l'aventure est général, à une armée composée d'individualistes qu'il n'est pas toujours facile de soumettre à une stricte discipline. Cette armée, si facilement excitable, est douée d'une extrême mobilité ; en six heures, elle peut se concentrer de tous les coins de la France autour de la capitale. Elle est constituée d'éléments de force importants que deux hommes suffisent à mettre en jeu, avec la quasi certitude de l'impunité, car ils gagneront la frontière sans qu'on puisse s'y opposer. Un fantassin, un cavalier ne disposent que d'armes individuelles : un pilote et un mécanicien qui s'entendent suffisent pour mobiliser l'avion le plus puissant. Cet ensemble de conditions morales et matérielles ne fait-il pas de l'armée de l'air « l'armée de coup d'Etat par excellence » ? Armée d'autant plus redoutable qu'elle ferait bénéficier ses partisans de l'effet de surprise qui peut avoir une si grande part dans le succès d'une révolution.

Diviser une telle armée en groupes le moins liés possible, les tirer de milieux d'esprit différent, les incorporer dans des armées fortement organisées qui contiennent et limitent les passions et les ambitions, voilà ce que commandent le souci du maintien de l'ordre social et la stabilité du régime politique. Toute la campagne qui s'est faite en faveur d'un ministère de l'Air, a comme origine et comme moteur le désir du personnel de l'aéronautique d'avoir son ministre à lui ; en le lui donnant, on satisfait une aspiration corporative semblable à celles qui s'expriment par les formules bien connues : « la mine aux mineurs » ou les « chemins de fer aux cheminots ». Le personnel a bien l'intention de diriger l'aéronautique à son profit par l'intermédiaire du ministre qu'il s'est choisi. Car ce n'est pas le gouvernement qui a choisi le ministre, c'est le personnel mi-civil, mi-militaire, qui s'agite dans les coulisses de l'aéronautique.



La majorité du cabinet, qui s'est montrée si désireuse de diminuer le militarisme en France, s'apercevra bientôt qu'elle n'a fait que l'augmenter. Elle n'aime pas les états-majors généraux, puissances militaires dans l'état-civil ; au lieu de deux, elle en aura trois. L'état-major général de l'air est sans doute déjà en gestation. On y joindra sans doute un conseil supérieur de l'air. Et ce n'est pas tout. C'est un commencement.

Reste la question d'argent, qui, dans l'actuel état de nos finances, est moins que jamais négligeable. Le cabinet a le souci d'alléger les budgets, les budgets militaires surtout. Mais quand il s'est agi de créer ce ministère de l'Air, on ne s'est pas arrêté un instant à cette considération : on a voulu croire qu'on n'engageait aucune dépense nouvelle. De plus audacieux ont même parlé d'économie : la fameuse économie qui procède de la concentration des services. Quelques minutes de réflexion suffisent pourtant à montrer que ce ministère de l'Air imposera aux contribuables de nouvelles charges. Je ne parle pas des premières installations, une douzaine de millions : c'est une misère. Mais tous les services centraux de comptabilité, de contrôle, d'administration, d'intendance, qui, organisés pour l'armée de terre et l'armée de mer, s'occupaient en même temps des aéronautiques militaires, vont être à créer complètement au ministère de l'Air. Ce sont quelques centaines de fonctionnaires nouveaux qu'il faudra payer, éclairer, chauffer, retenir, auxquels il faudra fournir de l'encre, du papier, des gardiens de bureaux et des huissiers. Tout cela grèvera annuellement le budget de quelques dizaines de millions, sans compter les frais qu'occasionneront les organes de liaison indispensables entre les ministères de la Guerre et de la Marine, d'une part, et le ministère de l'Air.

Ainsi, par l'effet d'un envoûtement inexplicable, des hommes sages, expérimentés, ont créé un ministère de l'Air sans savoir quelles en seraient les attributions ; patriotes, ils ont refusé de voir, malgré les représentations des ministres militaires, qu'ils désorganiserait le commandement en plaçant sous deux autorités différentes les armes qui agissent sur le même terrain ; ils ont créé un militarisme et ils ont augmenté les dépenses de la nation quand leur vœu le plus cher est de les réduire.

Au lieu de cette organisation dangereuse, illogique et coûteuse, ils auraient pu, à moindre frais, en dotant notre pays d'une organisation semblable à celle qu'ont adoptée les Etats-Unis, garantir à l'aéronautique française un long avenir de prospérité dans l'ordre et dans la concorde. Il eût suffi de prendre le temps de la réflexion et d'ouvrir les yeux. Mais que d'ambitions et d'appétits n'eussent pas été satisfaits !...