Nouvelle histoire de
L'ARMÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE

ÉDITIONS PIERRE DE TAILLAC

Chasseurs Vickers Supermarine Spitfire sur un terrain en Corse en 1944 (peut-être Borgo), les moteurs sont démontés pour une visite d'entretien, l'appareil au premier plan appartient au GC I/7 Provence (SHD).

SOMMAIRE

PRÉFACE 5

AVANT-PROPOS 7

INTRODUCTION 11

CHAPITRE I : La naissance de l'aéronautique militaire française 1909-1914 14

CHAPITRE II : La première guerre aérienne : transformations d'une innovation technique en instrument de combat 1914-1918 46

CHAPITRE III : Une mue difficile : l'aéronautique militaire au sortir de la Grande Guerre 1918-1928 102

CHAPITRE IV : L'aviation aux aviateurs 1928-1939 136

CHAPITRE V : L'Armée de l'air à l'école de la guerre aérienne 1939-1945 190

CHAPITRE VI : Le temps de la reconstruction 1946-1961 248

CHAPITRE VII : La construction d'un nouveau modèle d'armée 1961-1991 296

CHAPITRE VIII : De l'air à l'espace 1991-2020 358

POSTFACE 421

ANNEXES 423

BIBLIOGRAPHIE SÉLECTIVE 460

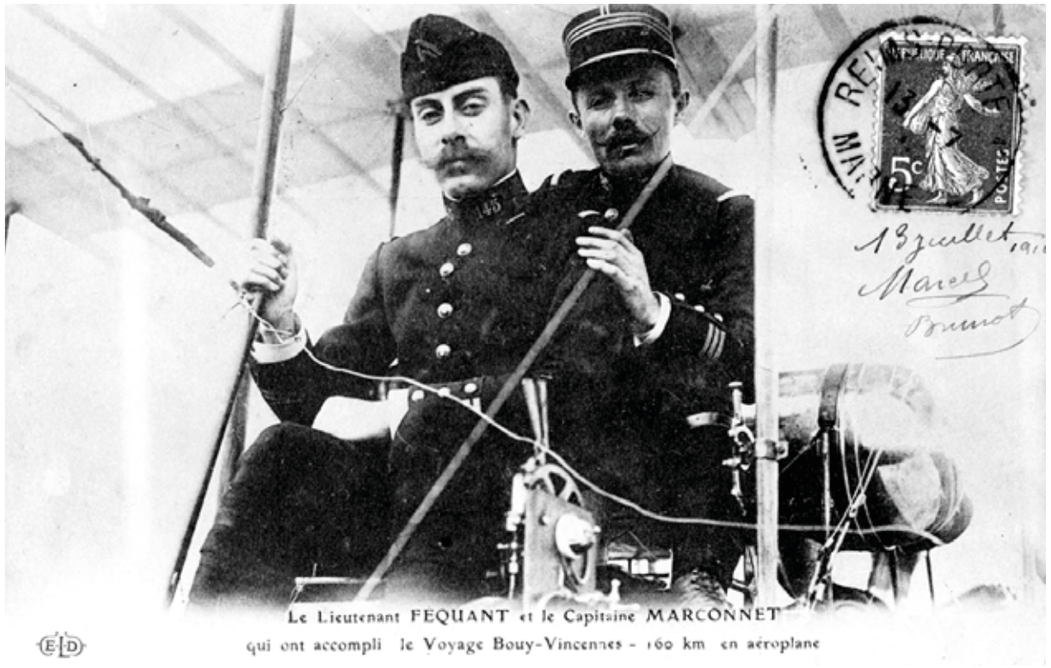
LISTE DES ABRÉVIATIONS 464

INDEX GÉNÉRAL DES NOMS DE PERSONNES 468

TABLE DES AUTEURS 472

REMERCIEMENTS 476

TABLE DES MATIÈRES 478



Par leur exploit, le lieutenant Féquant et le capitaine Marconnet sauvent et justifient l'existence de l'établissement de Vincennes (SHD).

Portrait du colonel Charles Renard par le peintre Arnould de Cool (collection MAEB).

« L'aviation constituant une industrie nouvelle, susceptible de tenir dans l'avenir une place comparable à celle occupée actuellement par l'industrie de l'automobile, il semble intéressant d'étudier sommairement l'état actuel de la question de l'aviation, au point de vue technique, et de passer en revue un certain nombre de sociétés financières s'étant jusqu'ici intéressées à cette question[2]. »

LA RIVALITÉ ENTRE LE GÉNIE ET L'ARTILLERIE

Le génie et l'artillerie, aux missions distinctes, se disputent l'attribution de l'aviation et de ses services. L'antagonisme latent entre ces deux armes techniques explique qu'à partir de 1910 cohabitent deux services aéronautiques : le camp d'aviation de Chalais-Meudon appartenant au génie et le polygone de la Maison-Blanche à Vincennes dépendant de l'artillerie.

À la fin de l'année 1909, le général Pierre Roques, directeur du génie, propose l'achat de cinq aéroplanes pour le compte du génie (deux Wright, deux Henry-Farman, un Blériot), qui seront réceptionnés en février et mars 1910.

L'armée française devient la première en Europe, et la deuxième au monde, après les États-Unis, à s'équiper en « plus lourd que l'air ». Ne voulant pas dépendre d'un constructeur étranger,

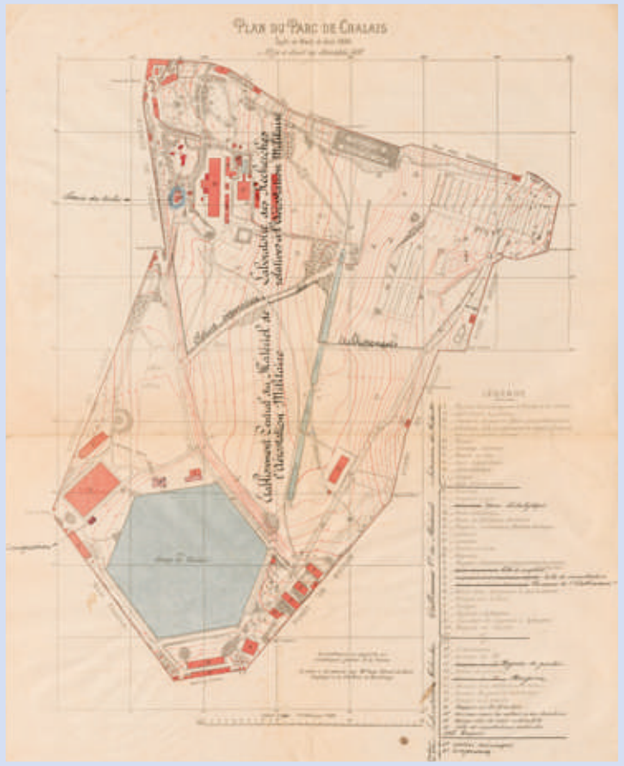
2. Cité dans Emmanuel Chadeau, *Les Entreprises aéronautiques françaises (1909-1945)*, Paris, Fondation Crédit lyonnais/ Le Monde/Association d'économie financière, 1996, p. 49.

L'ÉTABLISSEMENT DE CHALAIS-MEUDON

En 1877 est créé, à Chalais-Meudon, l'Établissement central de l'aérostation militaire, qui est le premier laboratoire aéronautique au monde. Quatre hommes s'y illustrent particulièrement. Le colonel Charles Renard, de l'arme du génie, dirige Chalais-Meudon et apporte des améliorations aux aérostats. Il construit avec Arthur Krebs, un fantassin, un ballon dirigeable qui accomplit, le 9 août 1884, le premier parcours aérien avec retour au point de départ. Le capitaine Ferdinand Ferber, artilleur, étudie le vol plané et réussit, en mai 1905, une glissade motorisée. Il se tue le 22 septembre 1909 à la suite du capotage de son appareil et est la première victime militaire française de l'aviation. Le capitaine Jacques Saconney, du génie, expérimente des cerfs-volants pour la photographie aérienne. En 1909 a lieu la première ascension d'un train de cerfs-volants monté. Les travaux menés à Chalais-Meudon participent au développement des dirigeables, des ballons captifs et des cerfs-volants qui équipent l'armée française à partir de 1905. SC ■

Train de cerfs-volants, la nacelle est occupée par le capitaine Jacques Saconney, instigateur de ce procédé ascensionnel. Ici lors d'un essai en 1910 (SHD).

Plan de l'Établissement de l'aérostation militaire de Chalais-Meudon en 1904, sous l'autorité du Génie (SHD).



en l'occurrence les Américains Wright, elle choisit de s'adresser dorénavant uniquement à des avionneurs hexagonaux.

À Vincennes, le chef d'escadron Jean Estienne songe à un raid pour apporter la preuve que l'aviation est déjà en mesure de rendre de réels services en campagne. Il prépare un vol correspondant aux attentes de l'état-major : deux personnes à bord d'un aéroplane capable de voler sur plus de 100 km. Le chef d'escadron Estienne choisit le lieutenant Albert Féquant et le capitaine Charles Marconnet pour leurs compétences ainsi que leur faible poids, ce qui permet d'emporter plus de carburant. La première mission militaire aéronautique au monde est exécutée le 9 juin 1910. Féquant et Marconnet s'envolent du camp de Châlons-Mourmelon. Pendant que le lieutenant Féquant pilote l'aéroplane, le capitaine Marconnet prend des photographies aériennes le long du trajet. En deux heures et trente minutes, ils parcourent 160 km et se posent au polygone de Vincennes. Grâce à cette performance, qui établit deux records du monde (de distance et de durée), cet équipage donne naissance à l'aviation de reconnaissance militaire à longue portée ainsi que la reconnaissance

Les chefs du service aéronautique du GQG

Grade	Nom	Prise de fonctions	Départ
Lieutenant-colonel	Jules Voyer	2 août 1914	24 septembre 1914
Commandant, lieutenant-colonel puis colonel	Joseph Barès	25 septembre 1914	15 février 1917
Commandant	Louis Guillabert	15 février 1917	20 février 1917
Chef d'escadron	Paul du Peuty	21 février 1917	2 août 1917
Colonel puis général	Maurice Duval	3 août 1917	27 janvier 1920

Breguet XIV A2 et Letord sur le terrain de Toussus-le-Noble dans l'attente d'une livraison en unité le 15 mai 1918 (SFP).

tégiques massifs, le maintien d'appareils d'observation jugés trop lents, mais aussi la pression qu'il exerce contre les escadrilles d'artillerie lourde dont il demande – sans l'obtenir – la suppression progressive. La mort en vol de Tricornot de Rose, pressenti pour le remplacer, lui offre un sursis en mai 1916. Il survit encore quelques mois à Joffre, remplacé par Nivelle en décembre 1916, avant de finalement recevoir une nouvelle affectation en février 1917 face aux accusations diffamatoires de concussion avec les avionneurs.

Pour résoudre la crise permanente de l'aéronautique bi-céphale, le général Lyautey, nouveau ministre de la Guerre, nomme le général Guillemin à la tête d'une direction de l'aéronautique pour coiffer les services de l'avant et de l'arrière, et en unifier le commandement. Il s'agit d'une tâche difficile pour un néophyte. Il est évincé lors du départ de son ministre le 20 mars 1917. Le gouvernement Ribot rétablit le sous-secrétariat d'État à l'Aéronautique (SSEA) militaire, attribué à Daniel Vincent, personnalité forte qui use de son expérience d'observateur à la V 116 et de député rapporteur du budget de l'aéronautique pour rationaliser les productions.

Le commandant du Peuty lors d'une remise de décorations à des pilotes de l'escadrille SPA. 69 (SHD).

Le projet de loi, déposé à la Chambre des députés le 2 mars 1917 par un groupe associant des conservateurs (Joseph Lasies) à de jeunes élus radicaux (Paul Bénazet, Victor Laurent-Eynac, Paul Laffont), propose pour la première fois de « transformer en 5e arme les Services de l'aéronautique ». L'objectif proclamé est de permettre à l'aviation de se libérer des demandes de l'état-major, de l'artillerie et du génie, qui entraveraient sa progression. « Il faut qu'il [n'] y ait qu'une *même doctrine* et que tous les *efforts* soient *coordonnés*. Il faut que tous les éléments ne forment qu'une ossature gigantesque n'ayant qu'un même cœur[16]. » Renvoyé à la commission de l'armée, ce projet de loi n'est jamais débattu bien que le rapport préparé par le baron Albert d'Aubigny, président de la sous-commission de l'aéronautique, ait été approuvé par un vote de la commission. Ironiquement peut-être, le changement de gouvernement, qui rétablit le SSEA, enterre donc provisoirement les demandes d'institutionnalisation de l'arme. Le décret obtenu par Daniel Vincent pour rattacher l'aéronautique maritime à l'aéronautique militaire n'est que théorique, ne permettant que de menues collaborations administratives en août 1917. Le débat sur l'unité de commandement et l'autonomie de l'aéronautique n'en rejaillissent pas moins dans les mois suivants, à la faveur de tribunes répétées de Flandin et d'Aubigny pour installer soit un ministère, soit une Armée de l'air qui réglerait la question.

Ces réflexions interviennent dans un contexte d'inquiétude face au ralentissement temporaire de la production. La domination aérienne est de nouveau conquise par l'Allemagne, qui dispose d'avions techniquement supérieurs avec la série des Albatros bimitrailleuses et des Halberstadt. L'ambition technique des nouveaux équipements français, en particulier des moteurs Hispano-Suiza prévus pour équiper les chasseurs SPAD et des Breguet XIV avec structure rigide en duralumin, nécessite des ajustements qui allongent les délais pour leur

16. Propositions de loi n° 3083 ayant pour but de transformer en 5e arme les services de l'aéronautique, annexe au PV de la séance du 2 mars 1917, SHD/AI, Z20013/6. Les italiques sont présents dans le texte original.

L'AÉRONAUTIQUE MARITIME

En 1914, la Marine dispose d'une trentaine de pilotes et d'une quinzaine d'hydravions. Ces moyens sont envoyés en Méditerranée orientale, l'Italie n'ayant pas encore choisi son camp. En 1915, des pilotes et des canonniers sont également fournis à l'armée. Après les premières attaques sous-marines, un programme d'équipement est lancé en janvier 1916 et la construction de centres d'aérostation programmée. Il faut cependant attendre le décret du 8 septembre, accompagné d'une commande de 360 hydravions, pour que l'aéronautique maritime devienne une force véritable. Or, la guerre sous-marine enflamme déjà l'ouverture de la Manche. Il faut déplacer des unités et rappeler les personnels. La direction générale de la guerre sous-marine voit le jour le 18 juin 1917. À chaque zone sont confiés des centres d'hydravions, de dirigeables et de ballons captifs (remorqués) qui assurent patrouilles, recherches de mines et escortes en relation avec les unités de surface. Les attaques diminuent aussitôt. Contraints à plonger, les U-boote attaquent à la torpille (rare et chère) et non plus au canon. Employées dans 37 % des attaques au premier semestre 1917, elles représentent 70 % des tirs de la flottille de Flandre au second. Les attaques nocturnes (sans couverture aérienne) très rares au printemps 1917, sont déjà à 24 % en septembre 1917 et à 54 % en janvier 1918. À partir de décembre 1917, les Américains peuvent acheminer troupes et matériels dans une relative sécurité. Traverser les zones dangereuses principalement de jour réduit encore le nombre d'attaques en 1918, ce qui contribue largement à la victoire alliée. Jusqu'à la fin de la guerre, l'Armée de terre détache aussi onze escadrilles auprès de la Marine, et cinq dirigeables sont cédés. En outre, au moins 79 pilotes militaires servent dans les CAM. De Dunkerque aux Pyrénées et en Méditerranée, l'aéronautique maritime compte alors 1 950 navigants répartis dans 36 centres d'aviation et 30 centres d'aérostation (douze pour dirigeables et dix-huit pour ballons captifs) employant 11 000 marins. TLR ■

Hydravion FBA de l'aéronautique maritime sur un plan d'eau de la base aéronavale de Dunkerque (SHD).

Lors d'une pause, deux interprétateurs de l'escadrille AR. 44, en salle de travail sur le terrain de Vérone, Italie, en novembre 1917 (SHD).

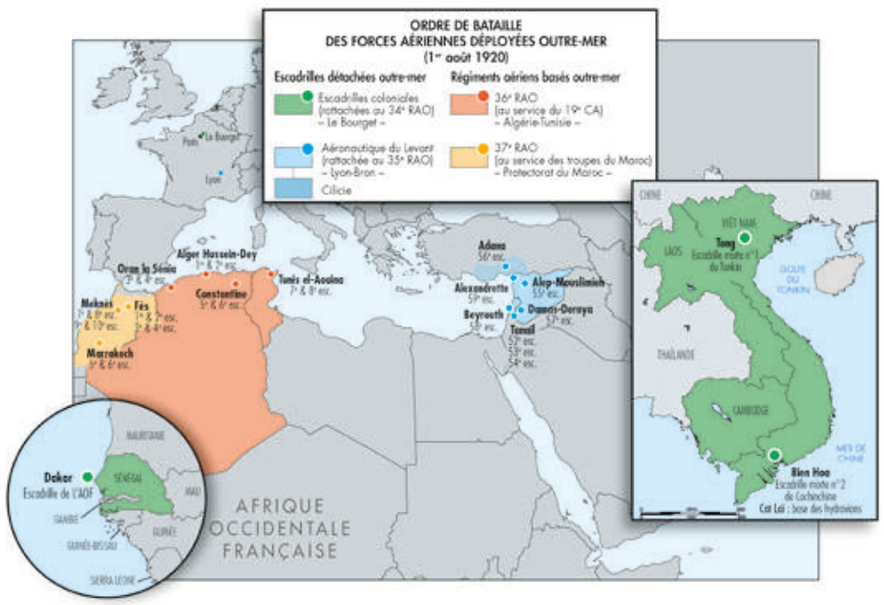
Émile Fayole, en 1916, en uniforme de général de division. En 1921, il est nommé maréchal et exerce la fonction d'Inspecteur général de l'aéronautique jusqu'en 1924 (SHD).

trine aérienne française, ce qui amène l'industrie à négliger les bombardiers longue distance[9]. Il est cependant appliqué à petite échelle, dans le cadre des pacifications coloniales pour imposer la volonté française aux tribus et insurgés en frappant leurs organisations sociales et économiques.

UTILISER ET MANIFESTER LA PUISSANCE AÉRIENNE DANS L'EMPIRE

C'est en effet dans l'espace colonial français que l'aviation militaire sert le plus la puissance française. Dans certaines colonies, l'aviation est déjà présente depuis la période précédant la Grande Guerre. Le général Lyautey au Maroc ou le gouverneur Albert Sarraut en Indochine l'avait utilisée avec succès contre les révoltes et les incursions, tandis qu'en Algérie et Tunisie l'aviation remplissait des missions de surveillance armées, d'exploration et de liaison. Son organisation est parfois calquée sur celle de la métropole sous les ordres directs des autorités militaires, ou alors elle est placée de fait à la disposition d'un administrateur civil. Le décret du 19 janvier 1920 qui crée un cadre institutionnel pour l'aviation coloniale dispose que « l'aéronautique est employée en premier lieu à l'exécution des missions militaires que la situation de la colonie comporte. En outre, elle assure, d'après les instructions des gouverneurs généraux, des missions d'ordre politique et économique[10] ».

Rattachée nominalement à la direction de l'aéronautique du ministère de la Guerre, l'aviation coloniale est équipée et financée par le ministère des Colonies. Administrativement parlant, elle peut relever de régiments formellement basés en métropole : Le 34e régiment



9. Emmanuel Chadeau, « Tactiques aéronautiques et contraintes industrielles en France (1912-1928) », *Revue historique*, n° 272, 1984, p. 73-90.
10. Article 6 du décret du 19 janvier 1920.

Breguet 14 de la Force aérienne du Siam (Thaïlande) de passage sur le terrain de Bach Maï à Hanoï, en Indochine, début des années 1920 (SHD).

d'aviation d'observation (RAO) du Bourget détache ainsi des escadrilles en Indochine et en Afrique occidentale française ; le 35e RAO de Lyon déploie ses unités au Levant. Certaines unités (notamment en Afrique du Nord, le 36e RAO d'Algérie-Tunisie et le 37e RAO du Maroc) sont détachées de métropoles tandis que l'aviation du Levant est l'héritière directe de l'aviation du Front d'orient de la Grande Guerre. La plupart du temps, les moyens et crédits sont nettement insuffisants pour utiliser au mieux l'aviation, sans parler des limites du matériel. Le Maroc et le Levant sont parmi les mieux dotés tandis que l'A.O.F. et l'A.E.F. sont les parents pauvres de l'aviation aux colonies. Les effectifs aéronautiques dans une colonie donnée ne dépassent jamais les 2 000 hommes dans les années 1920[11].

Les missions non militaires mettent l'aviation au service de travaux d'Empire, permettant de renforcer la domination française[12]. Les missions qualifiées de « politiques » touchent au rayonnement impérial et à la propagande aéronautique. Les grands raids aériens menés dans les colonies en sont l'aspect le plus connu, vitrines explicites de la puissance française. En Afrique du Nord, au Levant et en Asie, la présence des unités aériennes françaises stimule le développement local de l'aéronautique via la construction de terrains et la formation de pilotes. Les coopérations aéronautiques locales, comme avec le Siam, renforcent les relations diplomatiques et le prestige de l'Empire français. Le commandement français considère également comme bénéfiques les « survols d'influence » effectués dans le but exprès d'impressionner les peuples locaux. Les missions politiques consistent aussi à transporter des députés ou des membres du gouvernement aux colonies, leur donnant de meilleurs arguments pour défendre les budgets aéronautiques à la Chambre.

Les missions économiques sont quant à elles davantage tournées vers la mise en valeur et l'aménagement du territoire. L'observation aérienne pratiquée pendant la décennie précédente a fait des progrès considérables, permettant de cartographier des régions méconnues du fait de leur relief ou de leur immensité. La photographie aérienne devient un domaine d'expertise reposant sur la capacité du pilote à maintenir un vol plan et droit, mais aussi sur le choix des couloirs aériens, des points de repère géodésiques et des réglages photographiques. Des millions d'hectares sont cartographiés avec précision, parfois pour la toute première fois. Ces réalisations procurent une connaissance inédite des espaces pour l'état-major et la Société de géographie, mais ont aussi des applications pratiques. Dans les régions agricoles d'Indochine ou du Levant, la photographie aérienne sert à l'établissement d'un cadastre précis utilisé pour l'assiette fiscale et les différends fonciers. Elle permet aussi des travaux d'aménagement (barrages, irri-

11. Jean Baptiste Manchon, *L'Aéronautique militaire française outre-mer*, Presses Universitaires Paris-Sorbonne, 2013, p. 333.
12. *Ibid.*, p. 383.

LE GÉNÉRAL DENAIN, UN MINISTRE AU BILAN MITIGÉ

Le général Victor Denain est persuadé qu'une guerre éclatera avec l'Allemagne à la fin de l'année 1935 ou au début de l'année 1936. Aussi consacre-t-il toute son énergie à l'exécution du Plan I. Mais il ne résout pas le problème de fond de la vétusté des chaînes de montage. Il néglige d'aider financièrement les avionneurs à moderniser leurs outillages, ce qui entraîne, à la fin de son mandat, des goulets d'étranglement dans une industrie aéronautique asphyxiée. Contrairement à son prédécesseur Pierre Cot, le général Denain s'occupe peu de la « diplomatie aérienne ». Il laisse au général Gamelin, chef d'état-major général de l'armée et à ses collègues successifs du Quai d'Orsay (Barthou, Laval) le soin de prendre les grandes initiatives dans le domaine diplomatique. Quoique soucieux de bâtir une Armée de l'air indépendante et autonome sur le plan opérationnel, il doit composer avec le haut-commandement de l'Armée de terre et opte pour la solution du multiplace BCR, qui satisfait à la fois les partisans d'une aviation indépendante et les tenants d'une aviation de coopération. TV ■

Au centre, le général Victor Denain, en compagnie – à sa gauche – du ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones Georges Mandel (SHD).

Un climat de confiance s'est donc établi entre l'Air et la Guerre grâce à l'action du général Pujo. Il n'est alors pas étonnant que le CEMGAA adopte les mêmes positions que ses camarades de l'Armée de terre. Le 11 mars 1936, par exemple, il « fait remarquer qu'à notre pénétration sur le territoire, les Allemands peuvent répondre par des bombardements aériens et notamment celui de Paris. Il demande donc – et c'est logique – la mobilisation de l'Armée de l'air et de la défense aérienne du territoire[35] ». Pourtant, les présentations aériennes de Nuremberg de septembre 1935 avaient montré la vétusté des appareils militaires de la *Luftwaffe*, qu'il s'agisse des chasseurs biplans Heinkel He.51 ou Arado Ar.65 ou des bombardiers Junkers Ju.52. Ces appareils, aux performances moyennes, sont équipés de moteurs non dotés de dispositifs de compression permettant d'obtenir de meilleurs rendements à partir de la moyenne altitude. En mars 1936, l'Armée de l'air dispose encore d'une supériorité numérique et qualitative sur la *Luftwaffe*, mais son emploi n'est pas conçu de manière indépendante de l'Armée de terre, qui affirme la nécessité de mobiliser avant d'agir, ce que le gouvernement se refuse à faire alors que les élections doivent avoir lieu quelques semaines plus tard. Finalement, la France se contente de protestations diplomatiques, le Royaume-Uni et les autres puissances garantes l'ayant convaincue de ne pas se lancer dans une action militaire solitaire pour rétablir les traités. La période 1933-1936 apparaît donc extrêmement riche pour les aviateurs qui, grâce à l'action éclairée du général Denain et à l'effort de redressement engagé depuis 1928, réussissent à mettre sur pied une Armée de l'air cohérente, qui aurait pu servir à arrêter l'Allemagne dans son appétit de revanche si le gouvernement avait décidé de passer outre l'avis des chefs militaires. Mais cette armée reste encore du point de vue intellectuel et organisationnel très dépendante de l'Armée de terre.

35. Élisabeth du Réau, *op. cit.*, p. 767.

RECRUTER DES AVIATEURS : L'AVIATION POPULAIRE

La circulaire du 31 juillet 1936 crée l'aviation populaire, qui a pour objet de démocratiser la pratique aéronautique en remédiant à l'« inconvénient de classe », qui revenait à subventionner les heures en aéro-club, au profit donc des plus aisés. Il s'agit d'inclure l'aviation dans l'enseignement primaire et secondaire, d'initier les adolescents au vol à voile et d'attribuer des bourses aux plus méritants pour qu'ils découvrent le vol mécanique. L'idée est que l'aviation populaire puisse aussi servir de vivier à l'Armée de l'air. Mais dans ce domaine, les espoirs ont été déçus, car elle n'a joué qu'un rôle minime dans les recrutements d'aviateurs. JdL ■

À l'Aéro-club de la Beauce, un cours de technique pour les élèves de l'aviation populaire en 1937 (SHD).

L'ORGANISATION DE L'ARMÉE DE L'AIR ET LA PRÉPARATION DE LA GUERRE (JUIN 1936-SEPTEMBRE 1939)

La période 1936-1939 marque une deuxième étape dans la constitution d'une Armée de l'air indépendante, mais le sentiment de l'approche imminente d'une nouvelle guerre ne permet pas à cette expérience de se poursuivre jusqu'à sa complète réalisation.

LE RETOUR DE PIERRE COT ET DES TENANTS DE L'INDÉPENDANCE

Président de la commission de l'aéronautique à la Chambre depuis juin 1935, Pierre Cot retrouve le ministère de l'Air à la faveur de la victoire du Front populaire lors des élections législatives de mai 1936. Il reprend une grande partie des membres de son ancienne équipe. Jean Moulin est nommé directeur du cabinet civil. Le général Jauneaud est promu chef du cabinet militaire, fonction qu'il cumule avec celle de sous-chef de l'état-major général de l'Armée de l'air. Ce cumul inédit dans l'organisation de l'Armée de l'air lui donne un pouvoir sans équivalent, d'autant plus qu'une disposition abaissant les limites d'âge est introduite au mois d'août 1936 dans la loi de finances, accélérant ainsi opportunément le rajeunissement des cadres de l'Armée de l'air. En précipitant le départ de sept généraux de division et neuf généraux de brigade, cette mesure décapite le haut commandement de l'Armée de l'air dont s'était plaint le ministre. Ce dernier avait en effet déclaré en juillet 1936 devant la commission de l'aéronautique de la Chambre : « Je suis vraiment très étonné du niveau lamentable des chefs de l'Armée de l'air[36]. »

Portrait officiel du général de brigade Henri Jauneaud (SHD).

36. Sabine Jansen, *op. cit.*, p. 471.

Alignement d'autogyres Lioré et Olivier LeO C.30 du groupe aérien d'observation 552 (SHD).

LES « ZONES D'OPÉRATIONS AÉRIENNES » : L'IMPOSSIBLE RÉORGANISATION DE L'ARMÉE DE L'AIR ?

Contrairement à l'Armée de l'air, la *Luftwaffe* constitue un outil taillé pour l'offensive, en partie éprouvé lors de trois campagnes successives (guerres d'Espagne, de Pologne et de Scandinavie). En 1940, elle est composée de chasseurs, de bombardiers en piqué, de bombardiers moyens, d'avions de transport et de parachutistes, protégés par une DCA (*Flak*) placée sous son contrôle – contrairement à l'Armée de l'air -, et équipée de canons lourds (88/105 m) et légers à rechargement automatique (20/37 mm). L'aviation stratégique, qui constituait le cœur de la doctrine de la *Luftwaffe* à sa création officielle en 1934, demeure un sérieux sujet de considération, dotée d'une solide doctrine, mais l'Allemagne n'a alors trouvé ni les moyens ni le temps de se doter d'une flotte de bombardiers lourds[5].

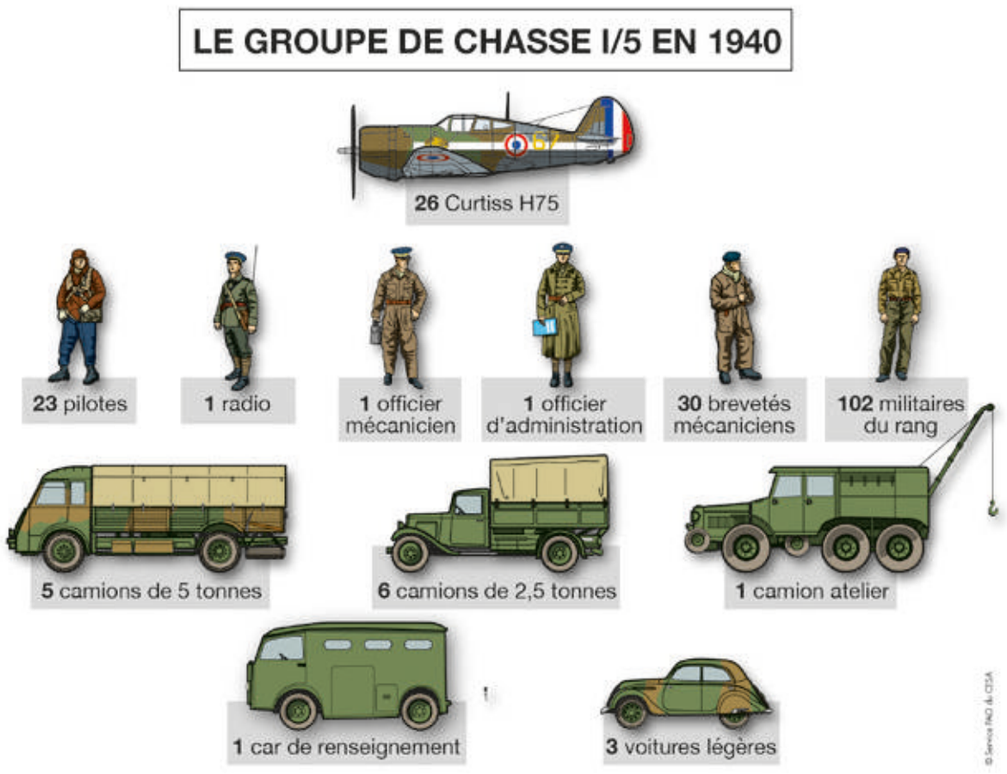
Dès les premiers jours de septembre 1939, l'Armée de l'air connaît une vaste réorganisation, tant au niveau industriel qu'organisationnel. Le défi est de taille : rattraper les profondes carences consubstantielles à l'aviation militaire française, afin de faire face à l'offensive allemande, dont la date ne cesse d'être repoussée en raison des conditions climatiques très rudes de l'hiver 1940. La restructuration de la chaîne de commandement s'étend du 22 septembre 1939 au 23 février 1940. Elle est censée fluidifier la coopération avec l'Armée de terre, sur fond de pressions politiques et de rivalités intestines. Quatre « Zones d'opérations aériennes » (ZOA) sont créées et adaptées aux deux théâtres d'opérations Nord-Est et Sud-Est :
- ZOA Nord (ZOAN), ZOA Est (ZOAE) et ZOA Sud (ZOAS) rassemblées dans les Forces aériennes de coopération du Nord-Est du général Tétu, adaptées au théâtre d'opérations Nord-Est du général Georges (Armée de terre) ;
- ZOA des Alpes (ZOAA) pour le théâtre secondaire du Sud-Est, adaptée à l'armée des Alpes du général Olry.

La constitution des zones aériennes rend peut évidente l'existence même de la 1re armée aérienne, désormais intercalée sans justification dans la hiérarchie entre Joseph Vuillemin et les ZOA. Elle est finalement supprimée en février 1940. Le général Mouchard, commandant en chef des forces aériennes, chef de la 1re armée aérienne, fait les frais de cette réorganisation aux origines incertaines, probablement ourdie par le ministre de l'Air Guy La Chambre. Ce dernier répond en cela aux attentes de Vuillemin, désireux de reprendre le contrôle de l'aviation réservée, sur fond tacite d'inimitié et de rivalité avec Mouchard[6].

5. James S. Corum, « The Development of Strategic Air War Concepts in Interwar Germany, 1919-1939 », *Air Power History*, vol 44, n°4, 1997, p. 32.

CLAIRE ROMAN, UNE CONVOYEUSE DE L'AIR DANS LA BATAILLE DE FRANCE

Née en 1906, Claire Roman débute sa carrière comme infirmière de la Croix-Rouge au Maroc en 1932. Ayant obtenu son brevet de pilote en 1932 et son brevet de transport public en 1936, elle devient célèbre, en 1937, avec la réalisation du raid Paris-Pondichéry, qu'elle accomplit en duo avec Alix Lucas-Naudin, et l'établissement de cinq records. La loi Joseph Paul-Boncour, qui prépare la France à la guerre, promulguée le 11 juillet 1938, autorise les femmes à s'engager dans les armées. Claire Roman sert dans des missions de convoyage d'appareils, de manière bénévole, au sein de la division d'avions de liaison de l'administration centrale (DALAC). Claire Roman est engagée le 13 juin au sein du bataillon de l'air 117 avec un statut de sous-lieutenant. Le 27 mai 1940, un décret encadre la création d'un corps féminin de pilotes auxiliaires et régularise la situation des aviatrices qui obtiennent un statut et un grade similaires à ceux de leurs homologues masculins. Alors qu'elle est faite prisonnière par l'ennemi lors d'une mission en Bretagne, elle parvient à s'enfuir le 18 juin, d'abord à bicyclette, puis en s'emparant d'un North America NAA.57, dont elle ignore tout, et qui lui permet de recouvrer la liberté. En récompense de cette évasion spectaculaire, elle est citée à l'ordre de l'Armée de l'air et obtient la Croix de guerre quelques jours plus tard. De retour au service de la Croix-Rouge, Claire Roman meurt, en 1941, dans l'accident d'un avion civil de liaison entre Pau et Vichy, alors qu'elle était passagère. LB ■



6. Jérôme de Lespinois, *op. cit.*

UNE TENTATIVE INFRUCTUEUSE DE FEMINISATION : LE CORPS DES PILOTES MILITAIRES FÉMININS

En novembre 1944 naît, sous l'impulsion de Charles Tillon, ministre communiste du gouvernement provisoire, le corps des pilotes militaires féminins, à l'instar des exemples britannique, russe et américain. Ces différents pays intègrent en effet des femmes pilotes qui réalisent des missions spécifiques. La franco-chilienne Margot Duhalde effectue par exemple dans le corps anglais des convoyages d'appareils durant toute la durée de la guerre. Le corps français doit ainsi réunir des femmes pilotes formées avant-guerre, dont une grande partie des figures connues de l'entre-deux-guerres. Nommées lieutenants, Maryse Hilsz et Maryse Bastié en sont les encadrantes. Néanmoins, ce corps n'en est pas tout à fait un, regroupant au départ les « Treize Grâces », avec des personnalités aussi diverses qu'Andrée Dupeyron, Élisabeth Lion, Élisabeth Boselli ou Anne-Marie Imbrecq. Leur recrutement est anarchique. Elles n'ont pas d'uniforme commun, s'entraînent sur des terrains différents (à Châteauroux ou à Kasba-Tadla au Maroc) et n'ont pour la plupart aucune mission réelle. Elles sont formées en vue d'obtenir le brevet de pilote militaire et de devenir monitrices. Malgré la constitution d'une nouvelle promotion fin 1945, le corps est supprimé et les aviatrices sont renvoyées chez elles, où leurs insignes et brevets leur seront apportés. La dernière apparition du corps est mentionnée lors de l'enterrement de Maryse Hilsz, morte dans un accident en mission. L'armée leur propose d'autres fonctions dans des bureaux au sein des Formations féminines de l'air, mais elles refusent et retournent à la vie civile. Seules Élisabeth Boselli, qui deviendra la première pilote de chasse de l'Armée de l'air, et Maryse Bastié retrouvent quelques années plus tard leur place dans l'Armée de l'air. LB ■

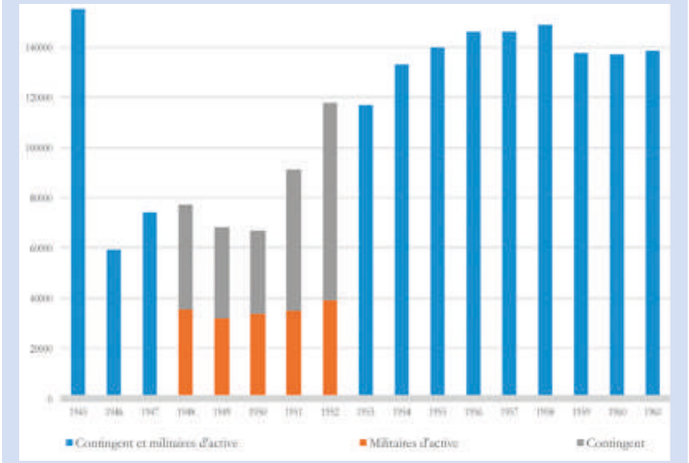
Inspiré des femmes pilotes russes, initié par M. Tillon, la première promotion de femmes pilotes et leur instructeur (SHD).

1946-1948 : QUAND RESURGIT UN VIEUX DÉBAT DOCTRINAL…

Le général Paul Gérardot lors d'une prise d'armes en 1947.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, nombreux sont les politiques et les militaires qui considèrent que l'aviation, et notamment le bombardement, a permis de gagner la guerre. Non seulement le diptyque bombardier stratégique/bombe atomique semble confirmer les théories de Douhet, mais l'avion d'attaque – type Ju.87 Stuka de 1940 et surtout Hawker Typhoon et Republic P.47 Thunderbolt des années 1944-1945 – a également montré toute son efficacité dans l'appui au sol et dans des missions d'interdiction et d'« encagement du champ de bataille ». À ce premier constat s'en ajoute un second : si les aviations de bombardement stratégique et tactique ont pu ainsi largement contribuer à la victoire finale, c'est avant tout parce que les Alliés avaient d'abord gagné la bataille des airs et obtenu la supériorité aérienne.

Évolution des effectifs de l'Armée de l'air 1945-1961



Ce double constat laisse donc raisonnablement penser aux aviateurs français qu'ils occuperont une place importante et incontestable dans l'organisation de la défense nationale de l'après-guerre. Une réflexion doctrinale en ce sens se développe alors dans les milieux aériens français, aboutissant à l'idée selon laquelle les missions de l'Armée de l'air doivent désormais être l'acquisition de la supériorité aérienne et le bombardement lointain. Afin de relancer et de développer la réflexion doctrinale est créé le 30 octobre 1945 le Centre d'enseignement supérieur aérien (CESA) à l'initiative des généraux Gérardot et Chassin.

Cependant, l'Armée de l'air voit resurgir un vieux conflit doctrinal l'opposant aux deux autres armées, notamment à l'Armée de terre qui souhaite la subordination des unités aériennes aux unités terrestres. Ce vieux débat, remontant à l'entre-deux-guerres, était réapparu en Afrique du Nord en 1943. Mais les aviateurs pouvaient logiquement l'imaginer clos en 1945. En effet, l'Armée de l'air avait montré toute son efficacité en opérant avec des unités françaises insérées au sein de grandes unités aériennes britanniques et américaines, qui n'étaient pas subordonnées aux unités terrestres, mais adaptées, c'est-à-dire placées sur le même plan et travaillant en étroite coopération avec celles-ci.

Insigne du CESA figurant un aigle d'argent prenant son envol au-dessus de la façade centrale de l'École Militaire, le fond est composé d'un écu bleu-aviation bordé d'argent (SHD).

Forts de leur expérience, les aviateurs français pouvaient donc espérer que ce mode d'organisation qui avait fait ses preuves allait perdurer après la victoire. Il n'en est rien, car le débat sur la doctrine d'emploi de l'Armée de l'air réapparaît dès mai 1946 dans une note du général Juin, alors chef d'état-major de la défense nationale, au général Bouscat, chef d'état-major gé-

LE GÉNÉRAL LIONEL-MAX CHASSIN ET LA RECONSTRUCTION INTELLECTUELLE DE L'ARMÉE DE L'AIR

Le général Lionel Chassin, 1902-1979 (SHD).

Issu de l'aéronautique navale, le général Lionel-Max Chassin (1902-1970) apparaît comme une figure majeure de la reconstruction intellectuelle de l'Armée de l'air qu'il avait choisi de rejoindre peu après sa création. Son expérience de la défaite de 1940 puis des opérations aériennes aux côtés des Américains en 1944-1945 lui fournit la matière qui lui permet, grâce à une vaste culture et à une plume claire et fluide, de participer au débat doctrinal à partir de 1945. Il tient tout d'abord la chronique « Aéronautique » mensuelle dans la *Revue D*éfense nationale de 1945 à 1950 tout en participant, en 1945, à la fondation du CESA et de la revue *Forces aériennes françaises*. Au cours de cette période, il publie également ses premiers livres : *Stratégie et bombe atomique* (1948), *Anthologie des classiques militaires français* (1950), *Histoire militaire de la Seconde Guerre mondiale* (1951). Il poursuit par ailleurs une brillante carrière opérationnelle en commandant l'aviation en Indochine sous les ordres du général Salan (1951-1953), puis en commandant la Défense aérienne du territoire (1953-1956) et, enfin, comme chef et coordinateur de la défense aérienne alliée sur le théâtre Centre-Europe (1956-1958). Il quitte l'Armée de l'air en avril 1958 et soutient le général Salan dans ses choix politiques. JdL ■

LE NORTH AMERICAN T.6 TEXAN : LA CHEVILLE OUVRIÈRE DE L'ARMÉE DE L'AIR EN ALGÉRIE

En 1956, un avion-école américain, le T.6, devient le principal destrier des EALA. À l'origine, il devait seulement assurer une simple transition vers un appareil conçu et produit en France grâce au programme de l'avion d'appui outre-mer (AAOM) lancé après la guerre d'Indochine. S'il n'était pas le seul en lice pour cette transition, son expérimentation dès 1955 apparaît comme la plus prometteuse. De plus, c'est un appareil déjà présent dans les parcs de l'Armée de l'air, où il sert pour la formation des pilotes. L'Armée de l'air décide donc d'acquérir de nouveaux appareils dans les surplus américains. Le choix se porte sur la version la plus moderne : le T.6G, armé à son arrivée en France. Même s'il s'adapte relativement bien au théâtre algérien, le T.6 s'use rapidement compte tenu de l'intensité de son activité opérationnelle. Le programme AAOM étant abandonné, c'est finalement un autre appareil américain, le T.28 Fennec, remotorisé et armé de mitrailleuses et de roquettes, qui le relève dans les EALA à partir de 1960. Certaines unités continuent néanmoins d'opérer sur T.6 jusqu'à la fin du conflit. GM. ■

North American T.6 de l'EALA 16/72. Cette unité a été principalement stationnée à Biskra (SHD).

En 1957-1958, le conflit algérien prend de l'ampleur, et l'aviation légère d'appui est de plus en plus sollicitée.

L'Armée de l'air adopte alors la formule du parrainage par chaque escadre de chasse de métropole d'une ou deux escadrilles de T.6 en leur fournissant par roulement des pilotes expérimentés et formés aux États-Unis, dans le cadre de l'OTAN, et en gérant ces personnels. Au total, le quart des pilotes de chasse de l'Armée de l'air passe sur T.6 à partir de 1956 puis sur T.28 Fennec et fait ainsi l'expérience de la guerre en Algérie. L'Armée de l'air utilise aussi largement de 1954 à 1959 des Republic P.47 Thunderbolt, remplacés en 1959 par 113 Douglas AD.4 Skyraider acquis d'occasion et servant dans des missions de soutien aérien rapproché.

Vol en formation de North American T.28 Fennec. Plus puissant que le T.6, il le remplace au sein des EALA à partir de 1960 (SHD).

Récupération d'une cellule de Sikorsky H.34 par un hélicoptère de même type. Un total de 300 de ces appareils sont livrés à l'Armée de l'air (SHD).

La guerre d'Algérie démontre également toute l'importance, en matière d'opérations antiguérilla, de disposer d'une flotte importante d'avions de transport modernes avec une capacité d'emport et une allonge suffisantes, et d'une large gamme d'hélicoptères adaptés à différents types de missions. Entre 1954 et 1962, l'Armée de l'air renforce donc ses moyens en Douglas C.47 Skytrain, mais de plus en plus en Nord 2501 Noratlas, qui équipent les GT I/62 Algérie, II/62 Anjou et III/62 Sahara. Parallèlement, l'Armée de l'air se dote de quelque 350 hélicoptères Bell 47, Sikorsky H.19 et Sikorsky H.34 de manœuvre – le Pirate pouvant être armé d'un canon de 20 mm de sabord – pour accomplir des missions d'héliportage d'assaut, d'attaque au canon ou à la mitrailleuse, de reconnaissance et d'évacuation sanitaire.

Pour finir, l'Armée de l'air s'adapte assez bien en Algérie à la lutte de contre-insurrection et contribue efficacement au succès du plan Challe, ce qui permet à l'armée française de réduire considérablement l'action des combattants algériens, puisque, des trente-sept katibas en activité en 1960, il n'en demeure plus qu'une seule en 1961, soit à peine 4 000 hommes. Le général de Gaulle peut alors proposer la « paix des braves » au FLN. Des pourparlers avec le gouvernement provisoire de la république algérienne s'ouvrent dès l'été 1960. Cependant, une partie de l'armée française est opposée à cette politique. Du 22 au 25 avril 1961 éclate un putsch mené par quatre généraux, les généraux Salan et Zeller, de l'Armée de terre, et les généraux Challe et Jouhaud, de l'Armée de l'air, soutenus par des partisans de l'Algérie française, tant civils que militaires.

La nouvelle de ce putsch provoque un choc dans l'Armée de l'air, en métropole, en Algérie, mais également en Allemagne, et la rumeur veut que des parachutistes soient prêts à sauter sur Paris – comme cela avait été envisagé lors de l'opération Résurrection en mai 1958… – et sur des bases militaires. Aussitôt l'état-major de l'Armée de l'air ordonne de stopper les vols d'entraînement, d'augmenter la protection des emprises aériennes et de prévoir l'installation rapide d'obstacles sur les pistes des aérodromes militaires pour interdire à d'éventuels avions « putschistes » d'atterrir… Mais le putsch échoue en quelques jours, la majorité de l'armée se rangeant derrière le

LE NORATLAS, PREMIER AVION DE TRANSPORT TACTIQUE CONÇU POUR L'ARMÉE DE L'AIR

Entré en service dans l'Armée de l'air en 1953, le Nord 2501 Noratlas est un avion de transport dont les derniers exemplaires volent jusqu'à la fin des années 1980. Construit par la SNCAN, il remporte un appel d'offres lancé en 1947 afin de remplacer les Ju.52 et les C.47. Le Nord 2501 offre une augmentation sensible de la charge utile et dispose surtout d'une porte-cargo à l'arrière permettant de charger des véhicules. Commandé en 208 exemplaires par l'Armée de l'air, le Noratlas est un appareil emblématique de l'emploi des parachutistes lors de la guerre d'Algérie et de la campagne de Suez en 1956. IS ■

Nord 2501 Noratlas de la 62e ET sur un terrain en Algérie (SHD).

affectées aux essais qui s'installent et qui s'affairent discrètement à la réalisation de cette arme stratégique. Le premier essai nucléaire atmosphérique, dénommé *Gerboise bleue*, a lieu le 13 février 1960. Trois autres de même catégorie[9] seront opérés au CSEM entre 1960 et 1961 avant de laisser place aux essais souterrains. L'Armée de l'air engage également des moyens dans la conduite de la première campagne d'essais, notamment des Mistral – certains télépilotés –, qui ont la charge de l'exploration radioactive du nuage et des biréacteurs Vautour qui réalisent des prélèvements de poussière après les explosions. À nouveau, au moment du transfert des essais nucléaires français en Polynésie et de la création du Centre d'expérimentation du Pacifique (CEP) en juillet 1962, tout reste à construire alors que seule l'île de Tahiti compte un aéroport civil dans la zone.

En pleine guerre froide, les cibles potentielles de la France sont alors exclusivement circonscrites au bloc de l'Est. Jusqu'à la définition finale du Mirage IVA en octobre 1959, les questions du rayon d'action, de la vitesse et de l'altitude du bombardier stratégique font l'objet de nombreux débats afin de construire un vecteur de dissuasion crédible au-delà du rideau de fer. Après un premier prototype, le programme s'oriente vers un appareil de 57 tonnes au décollage, le Mirage IVB, équipé de moteurs américains Pratt &Whitney J-75, aucune entreprise française n'étant en mesure d'en produire d'assez puissants. Au regret des aviateurs, ce projet est abandonné, compte tenu de son coût et surtout parce que la force de dissuasion, garante de l'autonomie stratégique française, ne peut reposer sur l'achat de moteurs américains, dont il faut préalablement acquérir la licence[10]. Le constructeur propose alors le Mirage IVA, d'une envergure réduite d'environ 50 % et qui n'est pas en mesure de réaliser un raid aller-retour pour engager une cible au cœur de l'URSS. Ce choix entérine la nécessité d'acquérir une flotte d'avions de ravitaillement en vol, qui, paradoxalement, est constituée d'appareils américains du constructeur Boeing. Au printemps 1962, sur décision politique, le général Roger Guernon commandant le transport aérien militaire – accompagné du colonel Claude Grigaut, commandant de la base aérienne de Bordeaux-Mérignac – effectue une mission auprès de *Strategic Air Command* (États-Unis) dans l'optique de l'achat de 12 avions ravitailleurs KC.135 du constructeur Boeing (les versions françaises, après quelques modifications, prennent le nom de C.135 F), appareil correspondant le mieux aux besoins français et déjà en service au sein de l'*US Air Force* depuis 1956. La commande des 12 *tankers* est officialisée au mois d'août 1962 et, un an plus tard, la 90e escadre de ravitaillement en vol est créée sur la base aérienne d'Istres.

LE CENTRE D'EXPÉRIMENTATION DU PACIFIQUE

Le développement des armements nucléaires français nécessite la création d'un nouveau site d'essais implanté sur le territoire français, puisque le site du Sahara (à Reggane et à In Ecker), constitué à partir d'octobre 1957, présente des limitations pour les essais atmosphériques et devait être restitué au nouvel État algérien. La Polynésie française présentait les caractéristiques nécessaires, dont l'isolement, choix validé à partir de 1962 après d'innombrables tests géologiques, hydrographiques et topographiques. Le polygone retenu englobe les atolls de Moruroa, de Fangataufa et d'Hao, alors dépourvus de toute infrastructure. À partir de 1964, sous l'autorité du général de corps aérien Jean Thiry, directeur des centres d'expérimentations nucléaires, un très grand nombre d'installations y furent construites, nécessitant le transport à plus de 16 000 kilomètres de la métropole d'une multitude de matériels et de nombreux personnels. De 1966 à 1974, 46 expérimentations nucléaires en atmosphère et, de 1975 à 1996, 147 expérimentations nucléaires souterraines sont réalisées au CEP. HB ■

Au retour d'une mission de récupération de particules dans l'air lors d'un essai nucléaire, l'équipage d'un SNCASO Vautour II N en tenue NBC est passé au compteur Geiger (ECPAD).

Au-dessus des nuages un Nord 2501 Noratlas, surnommé « la grise » du fait de sa couleur aluminium. Retiré de la 61e escadre de transport en 1970, il reste en service dans l'Armée de l'air jusqu'en 1989 dans sa variante Gabriel (SHD).

LE MIRAGE IVA, VECTEUR DE L'INDÉPENDANCE NATIONALE

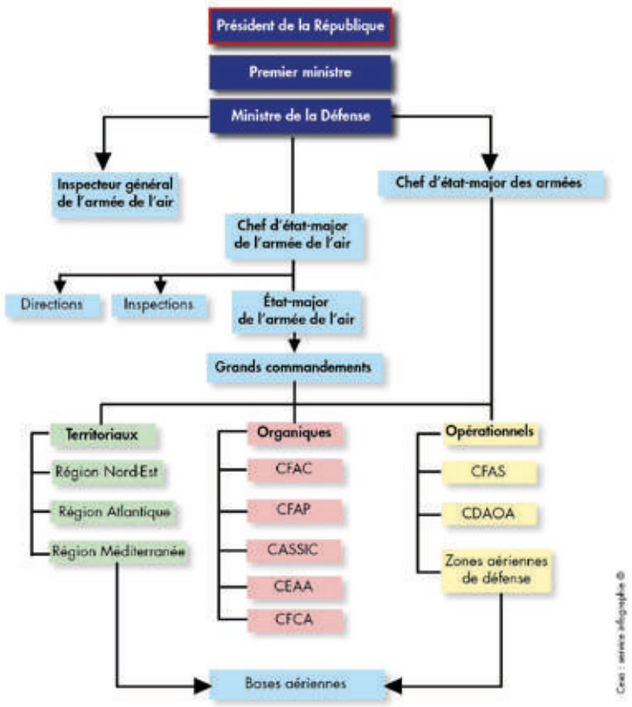
L'ambitieux programme industriel du Mirage IVA de la force de dissuasion de la France constitue une réalisation remarquable, la directive imposée étant de faire prioritairement appel à des équipementiers français – sauf impérieuse nécessité – au titre de l'indépendance et de la souveraineté. La Générale aéronautique Marcel Dassault (GAMD) se voit adjoindre des coopérations majeures avec la SNECMA, Sud-Aviation, Breguet et Messier, ainsi qu'avec les plus importants équipementiers aéronautiques français, à qui sont imposées des contraintes techniques extrêmes et nouvelles en aérodynamique, pour les vitesses et pour les températures, que requièrent les performances de l'avion. Un des défis du constructeur est notamment d'être en mesure de maintenir l'appareil plus de 20 minutes à Mach 2, ce qui représente une première mondiale à l'époque et une véritable prouesse compte tenu des délais de conception. Les caractéristiques du bombardier sont définies en mars 1957 tandis que le premier avion de série effectue son premier vol en décembre 1963. Seuls quelques éléments électroniques non produits en France sont intégrés au Mirage IVA, dont le radar Doppler Marconi. Les 62 Mirage IVA sont assemblés à la GAMD à Bordeaux-Mérignac avant leurs essais et leur livraison aux unités des FAS à partir de février 1964. HB ■

Un des premiers Dassault Mirage IV A des FAS, en 1964, tracté vers la piste de décollage sur la BA de Mont-Marsan, au départ d'une mission (SHD).

Sur la base d'Istres, en février 1975, un équipage de retour d'un vol sur Mirage IV A (SHD).

9. Ils portent respectivement le nom de *Gerboise blanche*, *Gerboise rouge* et *Gerboise verte*.
10. François Maurin, *in L'Aventure de la Bombe. De Gaulle et la dissuasion nucléaire 1958-1969*, actes du colloque des 27-29 septembre 1984, sous la direction de l'Institut Charles de Gaulle, Paris, Plon, 1985, p. 223.

LA NOUVELLE ORGANISATION DE L'ARMÉE DE L'AIR (1994)



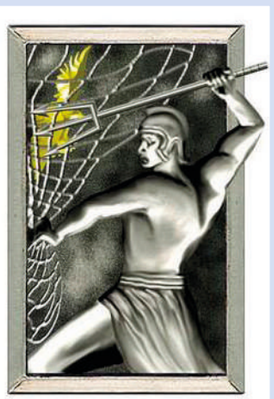
Carte : service infographie ©

cupère la composante pilotée préstratégique – c'est-à-dire la 4e escadre de chasse dotée de Mirage 2000N/ASMP. La dissociation entre commandement organique et opérationnel constitue un tournant dans l'histoire de l'Armée de l'air, puisqu'elle met fin à l'organisation en grands commandements opérationnels, issue des décrets de 1953 et 1958 relatifs aux grandes unités aériennes et aux groupements d'unités aériennes spécialisées. Hormis les FAS, il ne reste plus dans l'Armée de l'air qu'un seul commandement opérationnel : le nouvellement créé commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes (CDAOA).

Cinq commandements organiques sont chargés de la mise en condition des moyens qui leur sont attribués et du soutien logistique de ceux qui sont engagés dans des opérations : le commandement air des systèmes de surveillance, d'information et de communication (CASSIC) qui remplace le commandement des systèmes de télécommunications de l'Armée de l'air (CSTAA) avec des attributions élargies, car il rassemble en outre des éléments du CAFDA dissout (formations de surveillance, de contrôle et de défense sol-air) ; le commandement de la force aérienne de combat (CFAC) qui succède à la FATac et réunit tous les avions de combat conventionnels de l'Armée de l'air ; le commandement de la force aérienne de projection (CFAP) qui se substitue au CoTAM ; le commandement des fusiliers commandos de l'air (CFCA) qui remplace le groupement des fusiliers commandos de l'air (GFCA) ; et le commandement des écoles de l'Armée de l'air qui demeure sans modification. Ils servent de « réservoirs

RÉUNIR LA DÉFENSE AÉRIENNE DU TERRITOIRE ET LES OPÉRATIONS AÉRIENNES : LA CRÉATION DU CDAOA

Le CDAOA naît de la réorganisation des grands commandements de l'Armée de l'air et d'une réflexion menée par le général Bernard Norlain lorsqu'il commande le CAFDA de 1990 à 1992. La défense aérienne représentant un commandement opérationnel et permanent, elle doit former l'ossature sur laquelle peut venir se greffer la partie opérations aériennes dirigée par la FATac depuis le fort de Guise situé près de Metz. Passé au commandement de la FATac à l'été 1992, le général Norlain conduit sa transformation, en mars 1994, en force aérienne de combat, c'est-à-dire uniquement en réservoir de forces au profit des commandements opérationnels. En juin 1994, les attributions dans le domaine opérationnel de la FATac passent au CDAOA à Taverny. Il assure les missions relatives à la défense aérienne, à la circulation aérienne militaire et aux opérations aériennes au-dessus et à partir du territoire métropolitain et regroupe tous les moyens de veille (centre de détection et de contrôle, système de détection aéroporté, artillerie sol-air, moyens de renseignement spatiaux…). JdL ■



Commandement des fusiliers commandos de l'air.

Commandement air des systèmes de surveillance, d'information et de communication.

Commandement des écoles de l'Armée de l'air.

Commandement de la force aérienne de combat.

Commandement de la force aérienne de projection.

de forces » pour les missions permanentes du CDAOA et les missions ordonnées par le CEMA.
La création du CDAOA est l'occasion d'étendre les missions de l'Armée de l'air à la surveillance de l'espace extra-atmosphérique comme le prévoit le décret de mars 1994 relatif à la défense aérienne[5]. Au sein du Centre de contrôle des opérations aériennes (CCOA) de Taverny est créée une division de surveillance spatiale (ancêtre du Centre opérationnel de surveillance militaire des objets spatiaux, COSMOS), chargée de répertorier tous les objets en orbite autour de la terre : satellites comme débris. L'importance de cette mission avait déjà été soulignée par le *Livre blanc* de 1972, dans lequel la surveillance de l'espace était mentionnée, mais n'était pas considérée comme une priorité pour la défense[6]. Mais la guerre du Golfe accélère la prise de conscience du rôle des moyens spatiaux dans la conduite des opérations militaires. Comme le déclarera plus tard le ministre de la Défense : « La première guerre en Irak, en 1991, nous a largement confortés dans cette dynamique : notre dépendance en matière de renseignement était alors excessive, puisque 98 % du renseignement image dont nous disposions était d'origine américaine, avec toutes les contraintes et les restrictions que cela supposait. Nous avons donc fait les choses nécessaires[7]. »
Cette dépendance trop forte envers les capacités d'autres puissances spatiales, notamment à celles des Américains, fait l'effet d'un électrochoc pour les armées. Les outils spatiaux sont déjà dans les années 1990 indispensables pour le renseignement. La nécessité de multiplier les capteurs (plus seulement terrestres, maritimes et aériens, mais aussi spatiaux) entraîne la France et d'autres pays d'Europe, à prioriser leurs programmes satellitaires. Petit à petit, l'Armée de l'air récupère deux types de missions spatiales : utiliser les outils satellitaires à des fins militaires et assurer leur protection sur terre et

Pilote de Mirage 2000C RDY lors de l'*Advanced Tactical Leardership Course* (Stage avancé de commandement de missions tactiques) aux Émirats arabes unis en 2016 (SIRPA Air).

5. Décret n° 94-222 du 18 mars 1994 modifiant le décret n° 75-930 du 10 octobre 1975 relatif à la défense aérienne.
6. *Livre blanc sur la défense*, 1972, « Les capacités demandées aux forces armées » (chap. 2), « 2. La défense du territoire » : « La surveillance de l'espace et des satellites d'observation qui s'y déplacent peut, à l'évidence, être une source de renseignements intéressants, mais ne présente pas le caractère d'une nécessité absolue. En effet, les moyens d'attaque qui pourraient venir de l'espace ne sauraient être que des moyens de destruction massive. »
7. Déclaration de Jean-Yves Le Drian, ministre de la Défense, sur le programme *Hélios* d'observation spatiale à des fins militaires et sur l'industrie spatiale, à Toulouse, le 9 juillet 2015.

ARMÉE DE L'AIR
& DE L'ESPACE

29,90 €

9782364451971