

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 151 (2006)  
**Heft:** 10

**Artikel:** La pensée militaire aérienne en France avant la Première Guerre mondiale. Partie 1  
**Autor:** Queloz, Dimitry  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-346636>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# La pensée militaire aérienne en France avant la Première Guerre mondiale (1)

## ■ Cap Dimitry Queloz

L'historiographie de la pensée militaire française d'avant la Première Guerre mondiale a souvent mis en évidence deux caractéristiques fortement liées entre elles : un esprit offensif exacerbé et la difficulté à intégrer les armes et les moyens matériels nouveaux (mitrailleuses, artillerie lourde, aviation, téléphone de campagne, etc.)<sup>1</sup>. L'ouvrage de Azar Gat, *The Development of Military Thought*<sup>2</sup>, présente d'une manière synthétique et très claire les quatre causes développées par les historiens pour tenter d'expliquer ce culte de l'offensive à outrance et ce rejet de la modernité, causes qui seraient à l'origine de l'infériorité de l'armée française dans nombre d'armements en 1914.

La première de ces causes est liée, selon une première école historique (Liddell Hart, Irvine, Possony et Mantoux<sup>3</sup>), à la découverte des théories militaires allemandes et de la pensée napoléonienne au milieu des années 1880 par les principaux penseurs de l'École supérieure de guerre nouvellement créée. D'autres historiens (Monteilhet, Michon, Girardet, Challener et, plus récemment, Snyder<sup>4</sup>) soulignent le rôle capital des caractéristiques politiques et sociologiques de l'armée, dernier bastion de conservatisme et d'anti-républicanisme. Elle aurait tenté de conserver son esprit de corps social et professionnel, spécifique et fermé, en développant la théorie de l'offensive à outrance. Cette doctrine ne pouvait être appliquée qu'avec des troupes professionnelles hautement entraînées

et possédant une cohésion élevée. La troisième école historique (Bowditch, Porch<sup>5</sup>) met l'accent sur l'aspect pathologique de la réaction psychologique de l'armée française face à l'augmentation de la puissance de l'armée allemande. L'armée française, ne pouvant compenser son infériorité matérielle, aurait alors basculé psychologiquement dans un autre monde et se serait construit un univers fantasmatique où l'importance des forces morales l'aurait emporté sur les forces matérielles. Enfin, la dernière école (Tuchman et Howard<sup>6</sup>) situe l'évolution de la pensée militaire française dans un cadre intellectuel plus général et l'associe avec les idées développées par Bergson, caractérisées par un renouveau spirituel et moral.

<sup>1</sup> Ce texte est issu d'une conférence donnée en octobre 2002 à une séance de la Commission française d'histoire militaire. Il conserve une partie de son caractère oral.

<sup>2</sup> Azar Gat: *The Development of Military Thought: The Nineteenth Century*. Oxford, Clarendon Press, 1992. Voir le chapitre 3: «*The Cult of the Offensive: The Sources of French Military Doctrine 1871-1914*».

<sup>3</sup> Basil H. Liddell Hart: *Foch, The Man of Orleans*. Londres, 1931; «*French Military Ideas before the First World War*», M. Gilbert (éd.), *A Century of Conflict 1850-1950*. Londres, 1966, pp. 135-148; Dallas D. Irvine: «*The French Discovery of Clausewitz and Napoléon*», *Journal of the American Military Institute*, N° 4, 1942, pp. 143-161; Stefan Possony; Etienne Mantoux: «*Du Picq and Foch*», E. M. Earle (éd.), *Makers of Moderne Strategy from Machiavelli to Hitle*. Princeton (NJ), 1943.

<sup>4</sup> Monteilhet: *Les institutions militaires de la France (1814-1924)*. Paris, Félix Alcan, 1932; Georges Michon: *La préparation à la guerre: La loi de trois ans (1910-1914)*. Paris, 1935; Raul Girardet: *La société militaire dans la France contemporaine, 1815-1939*. Paris, 1953; Richard Challener: *The French Theory of the Nation in Arms*. New York, 1955; J. Snyder: *The Ideology of the Offensive*. Ithaca (NY), 1984.

<sup>5</sup> Bowditch: «*The Concept of Elan Vital: A Rationalization of Weakness*», E. M. Earle (éd.), *Modern France*. Princeton (NJ), 1951, pp. 32-43; Douglas Porch: *The March to the Marne: The French Army, 1871-1914*. Cambridge, 1981; «*Clausewitz and the French, 1871-1914*», E. Mandel (éd.), *Clausewitz and Modern Strategy*. Londres, 1986, pp. 287-301.

<sup>6</sup> Barbara Tuchman: *The Guns of August*, New York, 1962; Michael E. Howard, «*The Influence of Clausewitz*», introduction à *Carl von Clausewitz, On War*. Princeton (NJ), 1976.

Une étude attentive de la pensée militaire française permet d'apporter d'importantes nuances à ces différentes explications, qui, toutes, présentent le flanc à la critique. La question de l'aviation le montre bien.

## Richesse de la pensée aérienne française et intérêt des militaires pour l'aviation

Une dizaine de penseurs publient, dans les cinq années qui ont précédé la Première Guerre mondiale, des articles ou des ouvrages sur le rôle de l'aviation militaire, preuve de l'intérêt porté à l'aviation par les milieux militaires. Si certains sont fort peu connus (Boisricheux, Vallet, Boullaire, Bellenger, Aubert et deux anonymes), d'autres sont des personnalités très importantes, civiles ou militaires. Citons Clément Ader, dont l'ouvrage *L'aviation militaire*<sup>7</sup> a été réédité de nombreuses fois entre 1909 et 1914, le général Cherfils, un des principaux penseurs militaires dans le domaine de la cavalerie et professeur à l'École supérieure de guerre entre 1886 et 1895, le lieutenant-colonel Estienne, futur père des chars, et le futur général Challéat.

Il est faux de prétendre que l'armée rejette purement et simplement l'aviation. Les partisans de cette thèse reprennent

fréquemment la phrase prononcée par Foch en 1910, à l'arrivée du Circuit de l'Est: «L'aviation, c'est du sport. Pour l'armée, c'est zéro.» Il y a, il est vrai, des opposants, mais l'armée se penche très sérieusement sur la question de l'emploi de l'aviation, notamment comme moyen de reconnaissance et d'observation pour la conduite des feux de l'artillerie. Sans même parler de l'appui financier et matériel donné par Freycinet, ministre de la Guerre, à Clément Ader vers 1890 pour la poursuite de ses recherches en matière aérienne, ni des tractations en vue de l'achat de l'avion des frères Wright en 1906-1907.

En septembre 1910, quatorze avions sont utilisés lors des manœuvres de Picardie<sup>8</sup>. De cette expérience ressort le rôle stratégique que le nouvel engin pouvait jouer dans le domaine de la reconnaissance. En revanche, au point de vue tactique, il n'en résulte pas de bouleversement dans la doctrine de la cavalerie qui doit continuer à jouer le rôle primordial. L'année 1911 voit la poursuite de ces expériences, conduites par l'Inspection permanente de l'aéronautique, créée le 22 octobre 1910 et dirigée par le général Roques, secondé par les colonels Hirschauer, qui lui succédera en 1912, Bouttieaux du génie et le lieutenant-colonel Estienne. La Commission remet divers rapports au ministre de la Guerre.

En 1911 et 1912, des essais sont également faits quant à l'emploi de l'aviation comme moyen d'observation pour l'artillerie de campagne. Le rapport du colonel Dumézil du 4 septembre 1911, bien que soulignant que les expériences n'en sont qu'au début et qu'elles doivent être poursuivies l'année suivante, se montre très enthousiaste: «Ces expériences sont déjà assez concluantes pour donner lieu à des propositions très importantes. Elles justifient l'espoir que, dès maintenant, dans son état et avec ses appareils actuels, à condition d'être organisée, recrutée, munie d'appareils en assez grand nombre et exercée en commun avec les régiments d'artillerie, l'Aviation donnerait à cette arme un surcroît considérable d'action sur le champ de bataille<sup>9</sup>.»

Ce bel enthousiasme est confirmé l'année suivante au cours des expériences menées au camp de Mailly par le général Maunoury, dans le cadre de la Commission désignée par le Conseil supérieur de la guerre en vue de créer une aviation d'artillerie<sup>10</sup>. Si Maunoury entérine le projet, c'est en raison de l'argument du capitaine Barrès, lui aussi pilote, que Bellenger n'a pas su contrer: pour réussir à régler les tirs d'artillerie en utilisant des avions, il faut des officiers choisis et entraînés, qui ne peuvent être retirés à l'artillerie en raison de la pénurie de cadres. Maunoury conclut qu'il serait avantageux

<sup>7</sup> Clément Ader: *L'aviation militaire*. Paris, Nancy, Berger-Levrault, 1913.

<sup>8</sup> Boullaire: *Aéroplanes et cavalerie*. Paris, Nancy, Berger-Levrault, 1911, pp. 3-9.

<sup>9</sup> SHAT, 1 N 17, *Rapport du colonel Dumézil, président de la Commission d'études pratiques de tir sur l'utilisation des aéroplanes par l'artillerie de campagne, 4 septembre 1911*.

<sup>10</sup> Georges Bellenger: *Pilote d'essais: du cerf-volant à l'aéroplane*. Paris, L'Harmattan, 1995, pp. 205-206.

de disposer d'une organisation d'observation aérienne pour l'artillerie, mais qu'elle ne peut être organisée.

Mentionnons également la loi du 29 mars 1912 sur la réorganisation de l'aéronautique militaire ainsi que le règlement très confidentiel sur l'emploi de l'aéronautique en cas de guerre émis par le ministère de la Guerre le 27 novembre 1912<sup>11</sup>, qui réglemente l'emploi des dirigeables et des avions.

L'engagement de l'aviation dans les différents conflits de l'époque est aussi étudié avec soin. En 1912, le lieutenant de Boisricheux écrit qu'en dépit du peu d'exemples fournis par la guerre italo-turque, le fait que les Italiens aient engagé des avions a conduit les Turcs à exécuter les grands mouvements durant la nuit<sup>12</sup>. Il en va de même concernant les guerres balkaniques de 1912-1913. Tant le général Herr, qui a effectué un voyage dans la péninsule balkanique en 1912 et qui remet un rapport au ministre de la Guerre le 3 janvier 1913<sup>13</sup>, que le lieutenant-colonel Fournier<sup>14</sup>, attaché militaire dans les Balkans accrédité auprès de la Roumanie, de

la Serbie et du Montenegro, à partir du 22 juin 1912, que le colonel Piarron de Mondésir<sup>15</sup>, envoyé en mission dans les Balkans en 1913, mettent en évidence l'importance du rôle de l'aviation dans la guerre moderne. S'ils remarquent tous le nombre très faible d'appareils employés durant les deux conflits, ils concluent cependant à la nécessité de disposer d'avions d'observation d'artillerie et d'avions de reconnaissance.

### Valeur morale de l'aviation et esprit de modernité

Si les facteurs moraux jouent un rôle important dans la pensée militaire française d'avant la Première Guerre mondiale, ils n'entraînent pas forcément un rejet ou une négation des facteurs matériels, comme l'historiographie l'a généralement affirmé. L'aviation constitue un exemple tout à fait frappant. Vers 1910, la France se trouve être à la fois militairement en infériorité numérique et matérielle face à l'Allemagne et le pays le plus en avance en matière d'aviation, aussi bien au point de vue de la fabrication

des appareils que de l'audace et de la qualité de ses pilotes. Tant les fabricants que les pilotes français ont acquis une renommée internationale: Ader, Blériot, Farmann, Caudron, Voisin, Breguet et Roland Garos, pour ne citer que les plus célèbres. L'enthousiasme pour l'aviation est général. André et Edouard Michelin, les fabricants de pneumatiques, vont jusqu'à lancer des concours de bombardement, dans le but de favoriser la résolution des questions techniques de cette nouvelle forme de combat. Plusieurs des textes que nous avons exploités sont des versions écrites de conférences faites, non seulement dans les milieux militaires, mais aussi dans des milieux civils, comme la conférence du capitaine Belenger, faite à la Sorbonne en 1912<sup>16</sup>.

Cette avance de la France est considérée comme un moyen de développer les forces morales de la nation toute entière, d'encourager le patriotisme, de renforcer la force morale des combattants au sol. Les trois penseurs qui sont allés le plus loin dans ce sens sont Vallet<sup>17</sup>, disciple de l'École de la manœuvre napoléonienne, qui cite

<sup>11</sup> Instruction sur l'organisation et l'emploi de l'aéronautique en temps de guerre approuvée par le ministre de la guerre le 27 novembre 1912. Paris, Imprimerie nationale, 1912.

<sup>12</sup> Lieutenant de Boisricheux: Les aéroplanes dans la guerre d'aujourd'hui. Paris, Nancy, Chapelot, 1912, pp. 6-16.

<sup>13</sup> SHAT, 7 N 1152, Rapport du général Herr commandant l'artillerie du 6<sup>e</sup> corps d'armée concernant un voyage dans la péninsule des Balkans pendant la guerre de 1912.

<sup>14</sup> SHAT, 7 N 1568, Rapport d'ensemble du lieutenant-colonel Fournier sur les opérations de la guerre serbo-bulgare, 30 août 1913, annexe N° 13.

<sup>15</sup> L. Piarron de Mondésir: Siège et prise d'Andrinople (novembre 1912-mars 1913). Paris, Nancy, Chapelot, 1914, pp. 46 et 182.

<sup>16</sup> Georges Belenger: L'aviation militaire. Son utilité démontrée à l'aide de quelques faits de guerre. Conférence faite à la Sorbonne le 11 février 1912, Paris, Nancy, Berger-Levrault, 1912.

<sup>17</sup> Albert Vallet: L'aviation militaire en 1912. Son rôle dans la guerre moderne, Paris, Nancy, Chapelot, 1913.



*Observation aérienne.*

Foch et Ardant du Picq; Bellen-ger<sup>18</sup>, esprit offensif, qui insiste sur le fait que l'aviation est aussi une arme offensive; un auteur anonyme<sup>19</sup>, officier aviateur, qui considère les forces morales comme le principal facteur de victoire et qui préconise de faire de l'aviation une arme nationale, à l'instar de ce que la marine représente pour l'Angleterre et l'armée de terre pour l'Allemagne.

Chez eux, il ne s'agit pas d'une idéologie abstraite basée sur la primauté des forces morales en vue de pallier une infériorité numérique et matérielle. Il s'agit d'exploiter militairement un progrès technique civil, l'aviation, en vue de disposer d'une supériorité matérielle, cette dernière renforçant les forces morales. C'est la supériorité matérielle qui engendre la supériorité morale...

L'historiographie a fréquemment mis en évidence le rejet des nouveautés techniques dans l'armée française du début du siècle, expliquant ainsi les retards de

cette dernière en matière de mitrailleuses, d'artillerie lourde, de moyen de communication ou de transport modernes. Le domaine de l'aviation permet de nuancer de tels propos. Nous pouvons encore citer deux penseurs issus d'un milieu considéré comme particulièrement conservateur, la cavalerie.

Le général Cherfils est exemplaire à ce sujet, car il est à la fois un cavalier, un disciple du courant de pensée napoléonien et un enseignant de l'École supérieure de guerre. En 1912, il écrit que l'on s'achemine vers

la « guerre aérienne », avec engagement d'avions de reconnaissance pour la cavalerie et les états-majors, pour le réglage des tirs d'artillerie, pour la chasse et la protection des reconnaissances<sup>20</sup>.

Un autre théoricien de la cavalerie qui a étudié la question aérienne est Boullaire. Penseur napoléonien lui aussi, convaincu de l'importance du rôle que la cavalerie jouerait dans le cadre d'une guerre, il montre cependant une capacité à intégrer les nouveautés. C'est un partisan affirmé du combat à pied de la cavalerie et de l'emploi, en soutien de cette dernière, des troupes cyclistes. L'aviation est envisagée comme un moyen de rendre la tâche de la cavalerie et de l'avant-garde plus facile, grâce à une augmentation considérable des capacités dans la découverte lointaine, dans la prise de contact à vue et dans la transmission des renseignements à longues distances.

(A suivre) D. Q.



*Les liaisons TSF.*

<sup>18</sup> Georges Bellenger, op. cit.

<sup>19</sup> Un officier aviateur: « Regardons vers le ciel! », L'opinion militaire, 25 décembre 1911, pp. 711-741.

<sup>20</sup> Maxime Cherfils: « Les millions de l'aviation. De leur emploi », Pour l'Armée. Paris, Nancy, Berger-Levrault, 1913, pp. 179 et 185-186. Article paru dans L'Echo de Paris du 23 mars 1912.