

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 151 (2006)
Heft: 11-12

Artikel: La pensée militaire aérienne en France avant la Première Guerre mondiale. Partie 2
Autor: Queloz, Dimitry
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-346643>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.04.2026

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

La pensée militaire aérienne en France avant la Première Guerre mondiale (2)

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.). L'ouvrage de Azar Gat, *The Development of Military Thought*, 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.

■ Cap Dimitry Queloz

La pensée aérienne : entre idéalisme et réalisme

Les penseurs militaires aériens français d'avant la Première Guerre mondiale peuvent être divisés en deux catégories. D'un côté, nous avons un visionnaire et, de l'autre, des réalistes.

Clément Ader, le visionnaire

Le grand visionnaire français de cette période est Clément Ader. Dès 1891, il expose au ministre de la Guerre Freycinet sa conception du rôle que pourrait jouer l'aviation militaire. Son programme comprend la fondation d'écoles et d'arsenaux d'aviation, l'élaboration d'une stratégie aérienne et la création d'une Armée de l'Air. Sa pensée, développée dans trois ouvrages (*La première étape de l'aviation militaire*¹, *L'aviation militaire*² et *L'avion-*

*nerie militaire*³), a connu un succès très important.

Il appréhende la guerre aérienne dans sa globalité ; tous les domaines sont abordés : organisation, stratégie, tactique, technique. Il traite de la guerre dans les airs, de la guerre contre les forces terrestres, de la guerre navale, avec l'engagement contre des navires de fort tonnage et la construction de porte-avions, de la lutte antiaérienne, avec la constitution d'une « artillerie verticale ».

L'organisation qu'il prévoit est complète : un « ministère de l'aviation militaire », une « armée nationale », des « armées régionales », des « divisions », des « légions » comprenant cinq bataillons et des compagnies. Il imagine trois catégories d'avions : les « torpilleurs », les « éclaireurs » et les « avions de ligne ». Ces derniers constituent la force principale des troupes d'aviation et ont pour missions de lutter contre les autres avions et d'attaquer les forces ennemies au sol. Il prévoit

également une vaste gamme d'armements, composée de « torpilles de terre », de « torpilles de mer », de grenades, de « feu grégeois », de flèches d'acier ou d'engins plus ou moins fantaisistes (nuages de poudres, filets).

Ader conçoit également toute une tactique, avec un engagement au combat par compagnie, dans des formations précises et avec des manœuvres déterminées.

Les divers types d'engagements qu'il prévoit montrent, eux aussi, une vision globale et prémonitrice de la guerre aérienne : attaque contre des troupes en opérations, contre des fortifications, combat aérien, attaque et défense des villes, destruction des voies de communication, lutte antinavire, appui tactique des forces au sol en coordination avec les troupes terrestres, réserve tactique du commandement en vue d'intervenir contre un adversaire opérant à un endroit imprévu.

¹ Clément Ader : *La première étape de l'aviation militaire en France*. J. Bosc. 1907.

² Clément Ader : *L'aviation militaire*, op. cit.

³ Clément Ader : *L'avionnerie militaire, pointage aérien*. Paris, Nancy, Berger-Levrault, 1912.

Les réalistes

Dans le camps des *réalistes*, nous trouvons des militaires qui ont une conception beaucoup plus étroite du rôle que peut jouer l'aviation dans le domaine militaire, mais cela ne signifie pas qu'ils manquent de perspicacité et sont ennemis du modernisme. Bien au contraire. Ils n'envisagent pas l'aviation dans le futur, mais ils élaborent une doctrine par rapport aux moyens à disposition, au moment où ils écrivent.

Cette distinction entre idéalisme et réalisme est importante pour mieux saisir la réalité de la pensée militaire française d'avant la Première Guerre mondiale. Cet élément a souvent été négligé par les critiques, ce qui explique en partie le prétendu «manque d'enthousiasme» pour la nouveauté. La plupart des militaires se préoccupent plus d'établir une doctrine utilisable *hic et nunc* dans le cadre l'armée existante et avec les moyens techniques du moment, de la transmettre à leurs élèves ou à leurs subordonnés, que de penser une guerre future.

Les rôles du visionnaire, de l'enseignant dans une école militaire ou du rédacteur d'un règlement sont absolument différents.



Morane-Saulnier type H de 1915 avec le déflecteur d'hélice permettant le tir vers l'avant.

Le premier peut se projeter dans l'imaginaire, le second doit se montrer beaucoup plus terre à terre. En ce qui concerne l'aviation, cette remarque a encore plus d'importance, vu la rapidité fulgurante des progrès techniques réalisés dans ce domaine⁴.

La rapide évolution des performances explique la vitesse à laquelle les doctrines se démodent.

L'ouvrage de Challéat, *Armées modernes et flottes aériennes*⁵, en fait la publication d'une conférence faite en janvier 1911 aux officiers d'infanterie de l'Ecole d'instruction de la caserne de Clignancourt, contient une information intéressante: l'auteur a lu Douhet (article du 10 juillet 1910 de la *Rivista militare*). Cette lecture ne constitue

⁴ Voici quelques exemples de records du monde pour la période 1906-1914. Ces chiffres, arrondis, ne tiennent pas compte des vols effectués aux Etats-Unis par les frères Wright.

Durée de vol:	1906	21 s	Vitesse:	1906	41 km/h
	1914	24 h		1913	200 km/h
Distance:	1906	200 m	Altitude:	1906	6 m
	janv. 1908	1 km		1909	150 m
	déc. 1908	120 km		janv. 1910	1'000 m
	1910	500 km		déc. 1910	2'000 m
	1913	1'000 km		1913	plus de 6'000 m

⁵ J. Challéat: *Armées modernes et flottes aériennes*. Paris, Nancy, Berger-Levrault, 1911.

cependant pas une source d'illumination. Challéat considère en effet que, si l'aviation amène des progrès, elle n'obligera pas à des modifications en matière de tactique. Il envisage trois missions pour l'aviation, l'exploration, le combat aérien et l'attaque au sol; il étudie ces trois actions dans les différentes phases d'une guerre: mobilisation et transports stratégiques, concentration et marches en vue de la bataille, bataille, après-bataille.

C'est dans l'exploration que l'aviation peut jouer le rôle le plus important. Si, dans la première période de guerre, l'exploration aérienne ne peut apporter aucune information de plus que les moyens classiques, elle doit fournir les renseignements sur la concentration, l'approche et la bataille, ce que la cavalerie ne peut pas faire, et en assurer la transmission au commandement. Après la bataille, l'avion constitue le moyen idéal pour garder le contact avec une armée en retraite, protégée par une arrière-garde.

Concernant le combat aérien, Challéat souligne les difficultés techniques pour armer efficacement un avion (fusil-mitrailleur), tout en considérant qu'elles ne sont pas insurmontables. Mais il affirme que la maîtrise de l'air serait aléatoire, vu la possibilité de se soustraire au combat. Il envisage le bombardement comme possible, mais avec des limites, compte tenu de la vulnérabilité des avions, du rayon d'action (bombardement stratégique ou interdiction), de la faible charge uti-



Avant 1914, on ne pense pas en France que l'aviation va remplacer totalement la cavalerie dans ses missions d'exploration.

le et de la précision des bombardements.

L'ouvrage de Boullaire, *Aéroplanes et cavalerie*⁶, s'intéresse avant tout aux modifications à apporter à la stratégie et à la tactique de la cavalerie en raison de l'apparition de l'avion. La principale source de documentation est constituée par les expériences faites aux manœuvres de Picardie en 1910.

L'aviation ne remplacera pas la cavalerie, dont la plupart des missions ne sont pas modifiées. L'avion présente des qualités extraordinaires. Il se montre supérieur à la cavalerie dans la découverte éloignée et la prise de contact à vue. L'observation aérienne est très efficace et relativement facile, les renseignements lointains arrivent plus rapidement qu'avec la cavalerie. L'avion est également peu vulnérable. Toutefois, son emploi

est limité en raison des facteurs météorologiques et de son impossibilité d'opérer de nuit. Ainsi, si la qualité du renseignement est augmentée grâce à l'aviation, si les missions de la cavalerie se trouvent allégées et si les liaisons entre la cavalerie et le commandement sont facilitées, l'aviation ne peut remplacer totalement la cavalerie en raison de son incapacité à remplir ses missions en permanence.

Boullaire en tire une conséquence importante, le rôle renforcé qu'il attribue à la cavalerie et à l'avant-garde. Du fait de l'observation aérienne, les marches de la troupe devront obligatoirement être camouflées, soit par des déplacements nocturnes, soit par l'emploi de la couverture du terrain (forêts). Il en découle l'obligation de maintenir d'une manière plus importante encore le «contact plastique» avec l'adversaire, afin de ne pas

⁶ Boullaire, op. cit.

être surpris par une manœuvre. C'est également pourquoi le rôle de la cavalerie augmente.

Comme arme de combat, l'avion n'est pas encore considéré comme efficace. Les possibilités techniques sont trop limitées (faible charge utile, difficulté de visée, quasi-impossibilité de régler les tirs des mitrailleuses).

Pour Boullaire, l'avion est une arme qui favorise la manœuvre et l'offensive. L'aviation donne aux conceptions stratégiques plus d'ampleur, plus de hardiesse et plus de précision, fait prévaloir la manœuvre sur le feu, car «la supériorité de manœuvre engendre l'efficacité (la suprématie) du feu», tandis que «la prétendue supériorité du feu ne peut, stratégiquement assurer l'efficacité du mouvement [...]». Et ce, d'autant que l'aviation facilite l'exploitation de la victoire, car elle permet de garder le contact avec l'ennemi en retraite. Ainsi, au niveau stratégique, l'aviation renforce le rôle de la manœuvre et de l'offensive. La cavalerie, qui est aussi l'arme du mouvement et de l'offensive, ne peut donc qu'avoir un rôle stratégique accru dans les conceptions du stratège.

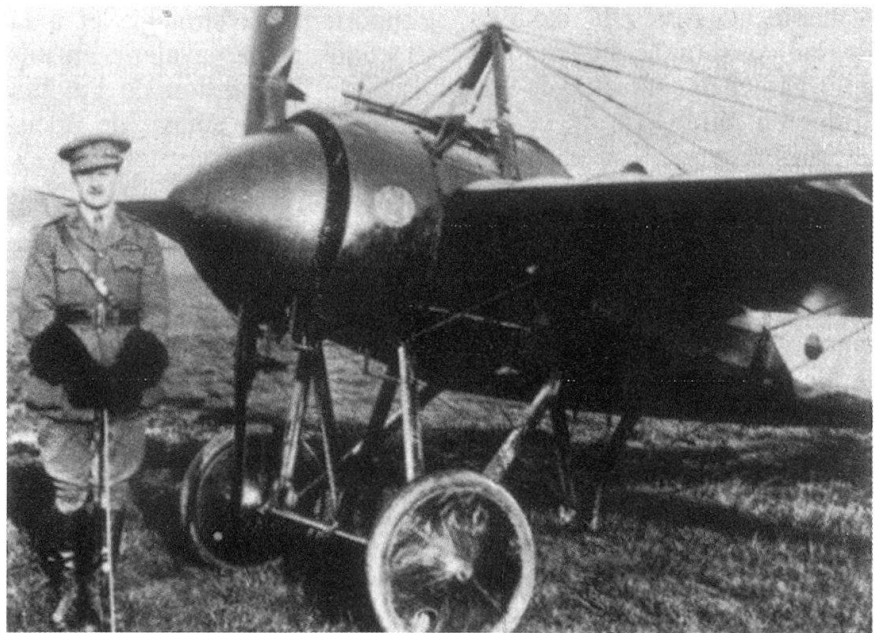
Les conceptions d'Estienne, en matière aérienne, sont développées dans un article de la *Revue d'artillerie* de janvier 1913⁷, «La valeur militaire de l'aviation», C'est la publication d'une conférence faite le 24

janvier de la même année aux officiers de complément de la garnison de Lyon. Ce texte, qui est pourtant le plus tardif de ceux que nous présentons, est un parfait exemple de réalisme, car il présente un caractère de modération quant aux possibilités de l'aviation. Certains pourraient même le qualifier de pessimiste, tant il montre la prudence de son auteur.

Estienne met en effet en garde contre un enthousiasme trop fort envers l'aviation. Selon lui, c'est un «service auxiliaire infiniment utile, sinon indispensable», mais il voit les limites du nouvel engin qui ne constitue pas un moyen révolutionnaire de faire la guerre. Estienne ne peut pas être taxé d'esprit rétrograde, car tout le monde connaît son rôle dans le développement des blindés. Au dé-

but de la Première Guerre mondiale, il emmènera deux avions dans son régiment d'artillerie, et en obtiendra de très bons résultats dans les combats de 1914, alors que la France ne dispose pas d'aviation d'artillerie. Outre la liaison⁸ et la supériorité aérienne⁹, il analyse l'emploi de l'aviation dans trois domaines, la reconnaissance, le bombardement et l'attaque au sol, l'observation au profit de l'artillerie.

Les possibilités de l'avion sont encore limitées. Estienne n'envisage que la reconnaissance au niveau de l'armée. Pour le groupe d'armées, les capacités techniques des appareils biplaces ne permettent pas encore de les employer pour de telles missions. Le secteur d'engagement est trop grand et l'avion ne peut encore effectuer des circuits de plus de

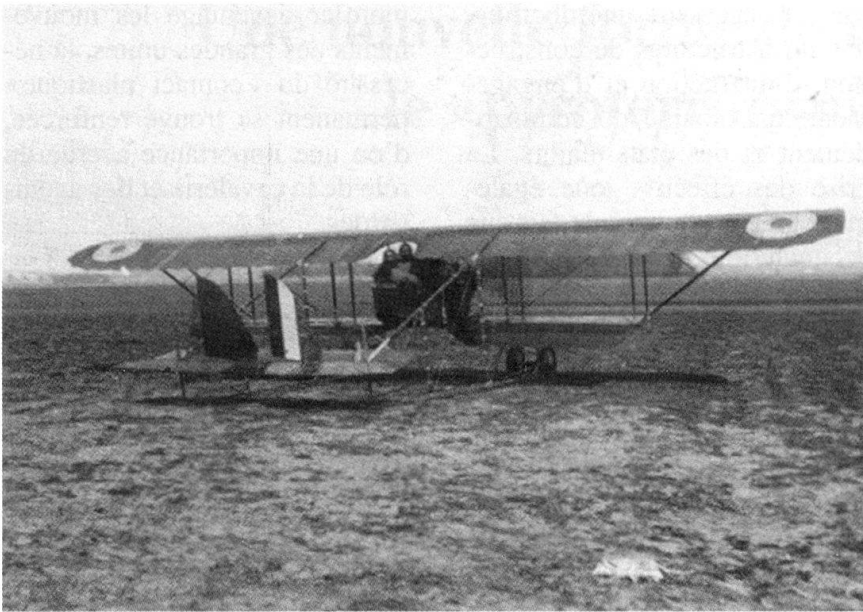


Un Maurice Farman Mf-40.

⁷ Jean-Baptiste Eugène Estienne: *La valeur militaire de l'aviation*. Paris, Nancy, Berger-Levrault, 1913.

⁸ Estienne envisage l'emploi d'avions monoplaces légers comme moyens de reconnaissance légers et de liaison.

⁹ Estienne envisage dans l'avenir l'emploi d'avions puissants, blindés et armés, dans le but d'obtenir la supériorité aérienne.



Un Gaudron G-3 d'observation.

500 km. Un autre problème est la vulnérabilité des appareils qui oblige le pilote à prendre de l'altitude, par conséquent à limiter les possibilités d'observation. Estienne note toutefois que ce problème sera résolu, lorsque les progrès techniques permettront de blinder les avions, et de les équiper de mitrailleuses.

Il envisage le bombardement avec des projectiles lourds, plutôt qu'avec des légers dont l'effet serait trop limité. En dépit de la précision relative des bombardements¹⁰, des succès sont possibles contre des ouvrages ou des voies de communication ou, avec des grenades incendiaires, contre les

cantonnements, les parcs et les hangars, mais Estienne ne croit pas du tout au bombardement des villes. En premier lieu, pour des raisons de civilisation et de droit de la guerre, ensuite parce qu'il considère que la destruction des forces armées ennemies est le seul objectif: «Toute dépense d'énergie destructrice qui n'a pas pour objectif les forces vives de l'armée ennemie, n'est qu'un gaspillage aussi barbare qu'inutile.»

Enfin, Estienne se montre très favorable à l'emploi de l'aviation en tant que moyen d'observation pour l'artillerie. Même s'il ne développe pas ce point

dans sa conférence, il a étudié la question de très près. Il a été mêlé aux expériences effectuées en 1911 et 1912. Le rapport du colonel Dumézil du 4 septembre 1911 déclare que les expériences effectuées se sont inspirées de ses travaux et que ses conclusions ont été vérifiées¹¹.

Conclusion

Nous pouvons conclure cette brève analyse de la pensée aérienne d'avant 1914 par l'émission de cinq thèses, provisoires et audacieuses. Provisoires, en raison de l'état d'avancement de nos recherches. Audacieuses, car en opposition avec beaucoup d'études. Ces thèses peuvent cependant être étendues, dans certains cas, au reste de la pensée militaire française.

Le domaine de l'aviation montre que les militaires français de la période précédant la Première Guerre mondiale ne sont pas tous des esprits rétrogrades, rejetant toute forme de modernisme. Des personnalités issues des milieux considérés comme les plus conservateurs (cavalerie et Ecole de la manœuvre napoléonienne) sont parmi celles qui s'intéressent le plus à une des innovations techniques les plus récentes.

¹⁰ Un avion piloté par un équipage entraîné, volant à la vitesse de 20 m/s, arrive à mettre entre 30 et 40% de ses projectiles dans un carré de 100 mètres de côté, depuis une hauteur de 1500 mètres.

¹¹ Les aviateurs sont capables de renseigner sur les dispositions de l'ennemi, de contrôler un tir, d'indiquer aux batteries un objectif intéressant et inconnu. Les expériences ont montré la nécessité de disposer d'un matériel simple de transmission (cartes plombées pour l'aviateur et deux bandes de calicot blanc pour chaque batterie, afin de mentionner les demandes). La précision et la rapidité des renseignements sont très grandes: de 2 à 5 minutes pour le contrôle d'un tir; de 10 à 15 minutes pour tirer sur un objectif inconnu de l'artillerie. Le rapport souligne l'intérêt de l'emploi de l'avion dans les tirs contre les batteries à grand défilement, contre les avant-trains et les caissons, contre les réserves et les troupes situées en deuxième ligne. Il préconise de doter chaque corps d'armée de 9 avions, représentant un total de 180 appareils pour l'ensemble de l'armée. Cette aviation d'artillerie doit être intégrée organiquement dans les troupes d'artillerie.

Si les facteurs moraux sont un des éléments cardinaux de la pensée militaire française de l'époque, ils ne sont pas forcément toujours une sorte d'abstraction indépendante des facteurs matériels. L'étude de la pensée aérienne montre que certains auteurs savent mettre en évidence la relation étroite existant entre les deux paramètres.

Les penseurs militaires français sont des *réalistes*, non des *visionnaires*. Nous ne croyons pas qu'il faille parler de rejet du modernisme, mais plutôt d'une intégration limitée par la perception des possibilités techniques réelles des nouveautés. Ce qui intéresse les militaires, ce ne sont pas les capacités futures des nouveautés techniques, mais ce qu'elles peuvent apporter *hic et nunc* et comment les utiliser. Quelques obstacles importants ont freiné l'introduction de ces nouveautés : la capacité financière de la France, sa capacité industrielle (certains matériels nouveaux ne sont pas produits en série et l'équipement de l'armée entière nécessitait des centaines, voire des milliers d'appareils), l'évolution technique, rapide permanente. Les appareils sont en quelque sorte des prototypes qui se démodent rapidement, les procédures d'évaluation, de décision et d'acquisition sont lentes. Enfin il est difficile de créer *ex nihilo* une Arme nouvelle,

car cela nécessite une doctrine, des infrastructures de construction, d'instruction et d'engagement, une chaîne de commandement et des états-majors. La crise des effectifs joue également un rôle, comme le fait que les matériels ne répondent pas totalement aux exigences.

L'aviation est avant tout envisagée comme un moyen de reconnaissance et de liaison. Les performances techniques limitées font que l'on ne croit à ses capacités comme moyen de combat (chasse et bombardement) que pour le futur. Quant à l'observation aérienne au profit de l'artillerie, la majorité des penseurs y sont favorables. Il semble que se soit surtout en raison de problèmes de coûts et d'effectifs que l'on a renoncé à pousser plus avant les expériences.

Enfin, deux aspects sont à souligner dans la relation existant entre l'aviation et la cavalerie. Tout d'abord celui de l'exploration. L'aviation n'est pas envisagée comme un moyen pouvant totalement remplacer la cavalerie à cause de son incapacité à agir de manière permanente et de son rayon d'action limité. Elle est conçue comme un élément permettant de renforcer la qualité et la rapidité d'exécution des missions des divisions de cavalerie. Elle en modifie cependant quelque peu la nature. Vu l'obligation de ca-

moufler davantage les mouvements des grandes unités, la nécessité du «contact plastique» permanent se trouve renforcée, d'où une importance accrue du rôle de la cavalerie et des avant-gardes.

Le second aspect est celui de l'offensive. L'emploi de l'aviation est considéré comme un facteur favorisant la manœuvre, la vitesse et l'offensive. Ce n'est donc pas le rejet du modernisme qui conduit à l'offensive ou l'esprit d'offensive qui détermine ce rejet; c'est, au contraire, la maîtrise d'un progrès qui constitue un facteur de développement de l'esprit offensif. La vitesse est considérée comme le facteur déterminant de la réussite de la manœuvre. La cavalerie est l'arme qui *incarne* le plus ces éléments. L'aviation est imaginée comme un moyen qui renforce le rôle traditionnel de la division de cavalerie. Toutefois la cavalerie n'est pas envisagée comme semblable à celle des siècles précédents. Les structures, les conceptions d'emploi et les armements ont changé. La division de cavalerie est équipée et entraînée pour le combat à pied et par le feu¹², même si le combat à cheval est toujours prévu contre la cavalerie ennemie et que l'idée de charge sur le champ de bataille n'est pas entièrement abandonnée.

D. Q.

¹² Chaque division de cavalerie est dotée de trois batteries d'artillerie, de sections de mitrailleuses et d'un bataillon de cyclistes, qui lui donne un réel appui d'infanterie.