



HAL
open science

Construire l'alliance aéronautique en Europe médiane (1919-1932)

Damien Accoulon

► **To cite this version:**

Damien Accoulon. Construire l'alliance aéronautique en Europe médiane (1919-1932). 20 & 21. Revue d'histoire, 2021, 152 (4), pp.15-33. 10.3917/vin.152.0015 . hal-03662559

HAL Id: hal-03662559

<https://hal.science/hal-03662559>

Submitted on 1 Jul 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

ACCOULON Damien, « Construire l'alliance aéronautique en Europe médiane (1919-1932) », 20 & 21. *Revue d'histoire*, 2021/4 (N° 152), p. 15-33. DOI : [10.3917/vin.152.0015](https://doi.org/10.3917/vin.152.0015).
Version soumise.

Construire l'alliance aéronautique en Europe médiane (1919-1932)

Damien Accoulon

Dans cet article, Damien Accoulon donne à voir la tentative de la France, après 1918, pour sécuriser l'espace aérien et le marché aéronautique est-européen. Il utilise en particulier les dossiers individuels d'un « réseau » d'aviateurs pour mettre en évidence comment leur implantation locale a facilité l'obtention d'un monopole d'exploitation des routes aériennes, pourtant fragilisé, après 1924, par la concurrence technologique britannique et allemande.

À l'été 1931, le commandant Pierre Weiss est détaché auprès du ministère de l'Air pour voler sur la ligne opérée par la Compagnie internationale de navigation aérienne (CIDNA) entre Paris et Istanbul *via* Prague, Vienne, Budapest, Belgrade et Bucarest. Écrivain réputé, ce « propagandiste de la cause aérienne¹ » rapporte que :

[...] cette liaison complète des puissances balkaniques par l'avion français renforce notre position morale [et] démontre la santé de notre aéronautique à des populations impressionnables. Cet oiseau journalier, passant à heure fixe, jamais en défaut, les déconcerte, les séduit, les convainc de notre merveilleux destin. Dans les Balkans, aviation égale CIDNA et CIDNA égale France².

En plus de matérialiser la proximité des aviations civile et militaire françaises de l'entre-deux-guerres, cette œuvre de commande témoigne de la dimension stratégique d'une compagnie aérienne pour la politique française en Europe médiane. Sans nuance et non sans condescendance, Pierre Weiss invite à interroger les moyens aériens déployés par la France et l'uniformité de leur réception par les acteurs au cœur de l'Europe redessinée.

« Petite décennie de prééminence française en Europe centrale³ », les années 1920 sont aussi celles du développement de la symboliquement bien nommée Compagnie franco-roumaine de navigation aérienne (CFRNA devenue CIDNA à partir de 1925). Opérant la plus longue ligne

¹ Pierre Weiss est affecté pour ordre au Service historique de l'armée. Service historique de la défense, Direction de l'armée de l'air (SHD, AI, Vincennes), 1P30682/2, note du ministre de l'Air pour la Direction générale des forces aériennes, 12 juin 1930 et lettre du général Azan au ministre de l'Air, 10 septembre 1930.

² Pierre Weiss, *CIDNA ou l'Express d'Istanbul. Notes pour servir l'histoire des énergies de l'air*, Paris, Louis Querelle, 1932, p. 129.

³ Traian Sandu, « La présence française en Europe centrale dans l'entre-deux-guerres », *Revue d'Europe centrale*, III (2), 1995, p. 147-160.

transcontinentale de son temps, disposant du monopole pour desservir les capitales centre-européennes jusqu'à sa fusion au sein d'Air France mi-mai 1933, cette compagnie peu étudiée n'a jamais été intégrée à une analyse plus large de la stratégie française en Europe médiane⁴. Le développement de ce réseau aéronautique éclaire pourtant la relation entre la France et des partenaires recherchés dans le cadre d'une politique d'influence, intéressée tout autant stratégiquement qu'économiquement.

Née au début du siècle, l'aviation est une industrie de pointe qui reflète la modernité des nations et devient un enjeu essentiel de puissance à l'échelle internationale après que la Grande Guerre a développé ses usages militaires. Au lancement des premières compagnies aériennes, la CFRNA-CIDNA s'affirme comme la plus importante compagnie du secteur tout en restant largement subventionnée par les gouvernements français et étrangers, sans jamais atteindre la rentabilité commerciale. Disposant de puissants soutiens institutionnels, elle est le reflet de cette politique de puissance mise en œuvre par d'autres moyens à travers les missions militaires et les échanges industriels. Leur analyse conjointe esquisse un système stratégiquement clé au-delà du seul domaine militaire⁵. Disposant d'une fonction de représentation en tant que produits technologiques de pointe, les lignes de la CFRNA-CIDNA révèlent la structure de la politique de puissance du pays en Europe médiane⁶.

L'enjeu pour la France est alors de prendre l'ascendant régional sur l'Allemagne tout en résistant aux concurrences britannique et italienne qui s'affirment respectivement depuis les espaces septentrionaux et méridionaux du continent. Les pays vaincus étant privés de l'essentiel de leurs moyens armés, le « "maillage" politico-militaire » français édifié au cœur de l'Europe espère prévenir le rétablissement des possibilités allemandes comme la menace bolchevique⁷. Disposant d'un potentiel militaire et civil, l'aviation est donc un maillon essentiel de ce dispositif. L'union symbolique et matérielle des différents partenaires par la voie des airs, qui

⁴ Seuls une communication d'Alexandre Herlea et deux ouvrages non référencés y ont été consacrés : Alexandre Herlea, « The First Transcontinental Airline : Franco-Roumaine, 1920-1925 », in William F. Trimble (dir.), *From Airships to Airbus. The History of Civil and Commercial Aviation*, vol. 2 : *Pioneers and Operations*, Washington, DC, Smithsonian Institution Press, 1995, p. 53-64 ; Musée Air France (MAF), L646, Vital Ferry, *Une route pour l'Orient* [tapuscrit], 1993 ; Maryla Boutineau, *La CFRNA-CIDNA. Première Compagnie aérienne européenne (1920-1933)*, Bayeux, Heimdal, 2020.

⁵ Les articles de Pascal Griset et Patrick Facon, seuls à évoquer l'aéronautique française en Europe médiane, n'abordent que la dimension militaire à partir de la mission de Pologne. Pascal Griset, « La mission militaire française en Pologne : industrie aéronautique et logique militaire », *Revue historique des armées*, 167, 1987, p. 93-103 ; Patrick Facon, « La mission militaire aéronautique française en Pologne et la création de l'aéronautique polonaise dans les années vingt », in *Bâtir une nouvelle sécurité. La coopération militaire entre la France et les États d'Europe centrale et orientale de 1919 à 1929*, Vincennes, CEHD-SHAT, 2001, p. 561-579.

⁶ Les pays baltes, la Grèce et l'Albanie restant à ses marges, il en va de même dans cet article.

⁷ Jean-Claude Allain, « La France et les Balkans pendant l'entre-deux-guerres », *Relations Internationales*, 103, 2000, p. 351-359, ici p. 352.

devait sceller durablement l'alliance de ces nouveaux États à la France, s'avère en réalité plus complexe, en raison notamment de la compétitivité déclinante des appareils français dès les années 1920. La narration linéaire classique du déploiement des ailes françaises à l'international, sans considération ni des contextes politique ou économique, ni des espaces traversés, doit ainsi être révisée. Dans le même temps, la relation technique et commerciale entre la France et les États d'Europe médiane durant l'entre-deux-guerres est réévaluée.

Cet article entend contribuer à une histoire des relations internationales renouvelée par l'étude conjointe des secteurs économique, politique et militaire en intégrant dans l'analyse les acteurs présents localement. S'inspirant des développements des histoires sociale et culturelle, il s'agit de mettre en avant le rôle des acteurs subalternes, voire non étatiques, dans l'action diplomatique pour en mesurer tous les développements⁸. Suivre les individus permet d'observer concrètement leurs mobilités, les continuités et les éventuelles ruptures dans leurs actions autrement considérées isolément, depuis les services de l'État – notamment militaires – vers un domaine du secteur privé dont le rayonnement participe de la puissance nationale en temps de paix. Par sa dimension stratégique, aussi bien militaire que civile, l'aéronautique est un parfait observatoire de ces collaborations, croisements et transferts d'acteurs et de compétences entre différentes sphères. Ils sont essentiels dans cette phase de développement commercial à la sortie de la Grande Guerre. Cette étude des acteurs est rendue possible par le dépouillement des dossiers de carrière des officiers conservés au Service historique de la défense, dont les informations peuvent être croisées avec celles des fiches nominatives des anciens personnels de l'aviation civile conservées au musée Air France.

Ces croisements révèlent à la fois la nouveauté et le caractère restreint de ce réseau centre-européen d'aviateurs, microcosme de spécialistes plus ou moins influents dont l'action est transverse. Il s'agit pour l'essentiel d'acteurs formés à l'aéronautique dans le contexte militaire, ce qui a pu limiter leur réflexion sur le développement commercial des appareils et explique, dans une certaine mesure, la perte de terrain consentie à la concurrence dans l'aviation civile. Dans cette perspective, étudier les conditions concrètes de mise en place de la ligne, ses acteurs et ses enjeux permet de relier le développement de l'aéronautique civile à ses racines militaires.

L'analyse de la politique aéronautique dans cet espace à partir du tracé des lignes de la « Franco-Roumaine » n'est évidemment pas exempt de limites : la diversité linguistique, celle des contextes sociopolitiques et des parcours des acteurs rendent la synthèse particulièrement

⁸ Laurence Badel, « Diplomacy and the History of International Relations : Redefining a Conflictual Relationship », *Diplomatica*, 1 (1), 2019, p. 33-39.

complexe. Par ailleurs, les rares documents conservés de la compagnie aérienne, bulletins d'information et brochures publicitaires pour l'essentiel, ne permettent pas d'effectuer un traitement exhaustif d'un fonds identifié mais appellent au contraire à recourir à un ensemble varié de sources pour en restituer toutes les dimensions. Dans un secteur aussi stratégique que l'aviation, les correspondances et rapports des attachés militaires et aéronautiques sont une source particulièrement riche⁹. Pour partiels et partiels qu'ils soient, ils informent l'état des tractations menées par l'administration française dans la région sur le plan militaire mais aussi commercial, de même que les divergences de vues et les concurrences internationales. Ils manifestent l'impact des attachés en tant qu'agents de renseignements et agents commerciaux – mission nouvellement confiée à l'administration en sortie de guerre – dans cette phase transitoire du développement d'une industrie de pointe, où l'armée se fait préparatrice du terrain commercial. La mise en dialogue de ces sources de statut différent, peu étudiées et toujours prises isolément, révèle l'intérêt du prisme aéronautique pour mettre au jour l'ensemble des facettes de la politique d'influence française déployée en Europe médiane en vue de sécuriser la région en sortie de guerre et, éventuellement, de se projeter vers l'Orient.

Des escadrilles françaises aux missions militaires

Premier conflit à engager des avions en grand nombre, la Grande Guerre est l'occasion du déploiement progressif et croissant des forces aériennes françaises en Europe médiane. Personnels navigants ou au sol, matériels et infrastructures constituent un socle sur lequel est ensuite appuyée la relation diplomatique avec les nouveaux États en sortie de guerre, aussi bien dans les domaines militaires que civils.

Des escadrilles françaises en Europe médiane (1915-1919)

Pendant la Grande Guerre, la France déploie des pilotes et personnels français sur les fronts balkanique et russe pour soutenir ses alliés. Comme lors des guerres balkaniques, des cocardes tricolores volent en Serbie au sein de la MF99 S¹⁰, de mars 1915 jusqu'à son repli à Corfou à la fin de la même année, tandis qu'une autre escadrille, la MF98 T est envoyée à Tenedos, dans les Dardanelles, en avril 1915¹¹. Redéployées à Salonique en janvier 1916, elles rejoignent les escadrilles françaises de l'Armée d'Orient qui y débarquent à partir d'octobre 1915. Placées

⁹ Des attachés de l'air sont installés dans la région en sortie de guerre, à l'image du capitaine B. Laurent, attaché aéronautique dans les Balkans rattaché à la légation de France à Bucarest jusqu'en 1926. SHD, Direction de l'armée de terre (GR, Vincennes), 7N3045, rapports des attachés militaires à Bucarest, 1924-1925.

¹⁰ Acronyme de la marque des appareils équipant l'escadrille (Maurice Farman), son numéro (99) et sa localisation (Serbie).

¹¹ SHD, AI, 1A190, corps expéditionnaire d'Orient et Serbie.

sous le commandement de Victor Denain, les escadrilles alliées atteignent en septembre 1918 le nombre de 30 : 10 françaises, 9 britanniques, 5 serbes, 4 grecques et 2 italiennes. Surtout, le matériel que pilotent les aviateurs serbes et grecs est presque exclusivement de marque française (Breguet, Dorand et Nieuport)¹².

D'autres missions aéronautiques sont envoyées sur le front oriental pour soutenir l'effort allié, comme en Roumanie dont l'aviation est prise en main par la France après son entrée en guerre en août 1916. Un pilote tel que Maurice Gond, commandant l'escadrille franco-roumaine N3, s'y illustre avant de former au pilotage des aviateurs roumains, à la suite de sa blessure fin 1917¹³. De la même manière, des missions franco-russe et franco-polonaise sont fondées, dans lesquelles opèrent des pilotes français, russes et polonais¹⁴.

Ces missions conjointes sous la férule française contribuent ainsi à resserrer les alliances à plus long terme, dans un contexte où les réseaux nationalistes jouent un rôle non négligeable. À titre d'exemple, neuf pilotes tchécoslovaques recrutés par Milan Rastislav Štefánik, citoyen français d'origine slovaque, sont intégrés aux escadrilles françaises¹⁵. Comme d'autres pilotes serbes et légionnaires polonais, ils en fréquentent les membres et apprennent à en employer le matériel. Une partie de ces engagés volontaires pour la France sont affectés dans ces escadrilles participant à l'effort pour prendre le contrôle du territoire national, à l'image des pilotes tchèques de l'escadrille française en Russie en 1917¹⁶.

Ces différents déploiements révèlent déjà l'importante fonction diplomatique et symbolique de l'aviation dans les stratégies d'alliance françaises, notamment pour fédérer les troupes alliées autour d'officiers français. Les célèbres aviateurs Dieudonné Costes et Basile Sauné sont ainsi intégrés à l'escadrille de chasse 531, commandée par le sous-lieutenant grec Aléxandros Zánas, avant d'être détachés dans le secteur de Monastir pour dynamiser l'escadrille locale – sorte de faveur accordée à l'aviation grecque¹⁷. Développant dans ce contexte un ensemble de connaissances pratiques et techniques, notamment sur la topographie des régions survolées, ces aviateurs participent d'une projection durable d'influence française dans le domaine aérien.

¹² Claude Carlier, « L'aviation des armées en Orient (1915-1918) », in Ioannis Mourellos *et al.* (dir.), *To θέατρο επιχειρήσεων της Θεσσαλονίκης στο πλαίσιο του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου / The Salonica Front in World War I* [Le front de Salonique dans la Première Guerre mondiale], Thessalonique, University Studio Press, 2018, p. 223-234.

¹³ SHD, AI, 1P20640/1, dossier M. Gond.

¹⁴ SHD, AI, 1A193/2 ; Isabelle Davion, « Comment exister au centre de l'Europe ? Les relations stratégiques franco-polonaises entre 1918 et 1939 », *Revue historique des armées*, 260, 2010, p. 54-64.

¹⁵ Jan Oliva, « Les réseaux de transport tchécoslovaques dans l'entre-deux-guerres : une approche historique multimodale », thèse de doctorat en histoire sous la direction de Christophe Bouneau et de Ivan Jakubec, Université Bordeaux-Montaigne, 2012, p. 548.

¹⁶ SHD, AI, 1A189/2, correspondances de la mission française en Russie.

¹⁷ David Méchin, « Le Front d'Orient (1915-1918) », *Icare*, 254, 2020, p. 84.

En sortie de guerre, des missions sur de nouveaux fronts (1919-1921)

En effet, après le démantèlement des empires centraux en sortie de guerre, des missions militaires sont créées avec de nouveaux alliés. Ceux-ci doivent se substituer à la Russie tsariste dans le dispositif français de sécurité, face à une éventuelle reprise de puissance de l'Allemagne défaite. Tomasz Schramm a dressé un panorama étendu de ces missions militaires françaises fondées en Grèce (1916-1923, puis 1925-1932) et dans les pays baltes (1919-1923), mais dont les plus actives se trouvent en Pologne (1919-1932) et en Tchécoslovaquie (1919-1938). Des officiers français qualifiés y sont affectés au terme de négociations avec les gouvernements concernés, contrairement aux missions de contrôle installées dans les pays vaincus, qui doivent garantir le respect des conventions d'armistice puis des traités de paix jusqu'en 1921¹⁸. Dans les autres pays, des attachés militaires participent à maintenir, à un degré moindre, le lien entre les états-majors français et centre-européens.

L'objectif affiché des missions militaires est d'encadrer et d'instruire les armées des nouveaux États-nations, dont les officiers sont issus de différents empires. Les missions proposent de les unifier sur le modèle français, les habituant par là même à employer du matériel hexagonal qui aurait également l'avantage d'harmoniser les modèles d'armement régionaux en cas d'opération conjointe. Si la marge de manœuvre laissée aux officiers français varie selon les pays (Prague constituant un cas extrême où le chef de la mission française occupe la fonction de chef d'état-major de l'armée tchécoslovaque), ces missions structurent de façon décisive les divisions aéronautiques en Europe médiane. Quatre écoles de pilotage sont ainsi ouvertes par la Mission française en Pologne. 73 pilotes polonais sont formés par 20 instructeurs dès 1920 à l'école de pilotage élémentaire de Varsovie, avant leur envoi à l'école de perfectionnement de Poznań, dotée de 6 instructeurs¹⁹. Si les moyens alloués restent limités, des pilotes expérimentés y partagent leur expertise, à l'image d'Edmond Dufaur de Gavardie, instructeur à l'école de Varsovie et conseiller technique en charge des ateliers, et de Marcel Haegelen, instructeur à Poznań²⁰. Les légionnaires formés en France y trouvent également un réemploi avant leur transfert dans les armées nationales, dont ils constituent des cadres utiles à l'influence française.

¹⁸ Tomasz Schramm, « Les activités des missions militaires françaises en Europe centrale et sud-orientale », in Pierre Ayçoberry, Jean-Paul Bled et István Hunyadi (dir.), *Les Conséquences des traités de paix de 1919-1920 en Europe centrale et sud-orientale. Actes du colloque tenu à Strasbourg du 24 au 26 mai 1984*, Strasbourg, Association des publications près les universités de Strasbourg, 1987, p. 333-342. Cet article reprend les conclusions de sa thèse : *id.*, « Francuskie misje wojskowe w państwach Europy Środkowej 1919-1938 » [Les Missions militaires françaises dans les pays d'Europe centrale 1919-1938], Poznań, Wydawnictwo Naukowe UAM, 1987, p. 301-315.

¹⁹ P. Facon, « La mission militaire aéronautique... », art. cité, p. 563-566.

²⁰ SHD, AI, 1P30990/3, dossier E. Dufaur de Gavardie ; 1P30200/3, dossier M. Haegelen.

Augustin Charvát, aviateur tchèque ayant servi dans une escadrille de chasse française, est par exemple affecté à l'école d'acrobatie de Pau pour former d'autres pilotes tchécoslovaques avant d'intégrer la mission militaire française à Prague, puis de rejoindre l'armée tchécoslovaque et de prendre la direction de l'école de Prague en 1925²¹.

Dans le domaine technologique avancé que constitue l'aviation, la polyvalence attendue de ces officiers les amène à contribuer au développement d'infrastructures aéronautiques locales. Georges Lachmann, pilote de la mission militaire en Russie en 1917, supervise l'aménagement d'une base aérienne à Nitra (Slovaquie) alors qu'il dirige une escadrille tchécoslovaque engagée contre les communistes hongrois en 1919. Prenant la direction de l'école de Prague jusqu'en avril 1921, il épouse une Tchèque avant la réduction des effectifs de la mission et son transfert en Afrique occidentale française²². Son parcours témoigne des circulations de ces personnels militaires français et de leur ancrage relatif dans la région en sortie de guerre.

La fin de la guerre ne signifiant pas celle de son industrie, les surplus de l'aviation militaire française doivent être écoulés : c'est sans doute la principale raison d'être de ces missions militaires, envisagées depuis Paris comme des groupes d'influence au sein desquels « aspects financiers, militaires et politiques étaient inextricablement liés²³ ». Les traités ayant temporairement évincé les rivaux allemands et austro-hongrois, la concurrence britannique et italienne doit néanmoins être affrontée, notamment au moyen de meetings aériens et de raids visant à démontrer la supériorité du matériel français – tout particulièrement du Breguet 14, avion bombardier pouvant également servir au transport aérien. La France reste de la sorte en tête des achats aéronautiques tchèques et polonais au début des années 1920, témoignant de l'efficacité relative de la mission française lors de ses premières années²⁴.

Défricher les lignes aériennes : la mission aéronautique d'Orient (1919-1920)

Les missions contribuent parfois à organiser des liaisons aériennes intérieures, notamment pour démontrer la qualité des appareils français sur de longues distances et attirer les investissements. Fernand Bonneton tente par exemple de relier fin septembre 1919 Varsovie et Wilno (Vilnius) récemment conquise par les troupes polonaises²⁵. Il s'agit cependant d'opérations marginales, venant en soutien des autres activités des missions militaires.

²¹ Albin Denis, « Escadrille 315 », http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/escadrille315.htm, consulté le 19 avril 2021.

²² SHD, AI, 1P30992/1, dossier G. Lachmann.

²³ P. Griset, « La mission militaire française... », art. cité, p. 93.

²⁴ Antoine Marès, « Mission militaire et relations internationales », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, XXX, 1983, p. 559-586, ici p. 575 ; P. Facon, « La mission militaire aéronautique... », art. cité, p. 563-566.

²⁵ SHD, GR, 5YE143.183, dossier F. Bonneton.

Envoyée à Istanbul par la loi du 30 juin 1919, la mission aéronautique d'Orient se distingue par ses finalités. Comme l'indique le rapport de fin de mission signé par son chef, le lieutenant-colonel Louis de Goÿs de Mézeyrac, aviateur formé à Saint-Cyr qui connaissait déjà la région pour avoir dirigé l'aviation ottomane avant la mobilisation de l'été 1914, son premier objectif est d'« organiser le centre aérien de Constantinople de manière à devancer toute concurrence étrangère²⁶ ». Profitant du départ des escadrilles germano-ottomanes de la base aéronavale de San Stefano (Yeşilköy), les Français aménagent un terrain d'aviation. À partir de décembre 1919, « les hangars pour avions étaient montés par des équipes recrutées parmi les indigènes et dirigés par nos spécialistes²⁷. » Ils bénéficient donc sans doute de l'expérience d'artisans locaux formés antérieurement par les Allemands, afin d'opérer dans les nouveaux ateliers où sont travaillés le bois et le métal pour la maintenance des appareils.

Le second objectif, nettement plus stratégique, vise à « créer et exploiter le réseau aérien d'Orient c'est-à-dire le réseau des pays pouvant être rattachés au nœud aérien de Constantinople, à savoir : Roumanie, Grèce, Turquie d'Asie, Yougo-Slavie²⁸. » En partie composée de personnels et matériels de l'armée d'Orient mis à disposition, cette mission militaire prépare donc l'exploitation de lignes commerciales françaises régulières dans l'ensemble de la région, face aux rivaux allemand, britannique et italien²⁹. La liaison à Bucarest, par la mer Noire ou Andrinople, est en particulier étudiée pour établir un itinéraire détaillé, tandis que la ligne est reconnue jusqu'à Salonique³⁰. Le parcours terrestre ayant été retenu, des terrains de secours sont aménagés en Bulgarie et des postes de télégraphie sans fil (TSF) installés à San Stefano, Andrinople et Bucarest début 1920³¹.

Le gouvernement français fixe, de cette manière, un cap à son aviation commerciale embryonnaire en sortie de guerre. En envoyant ses officiers aménager des terrains et négocier des conventions aéronautiques, il prépare une exploitation française des lignes d'Europe médiane³². Cette politique volontariste de l'institution militaire prend d'autres formes que les missions, à l'image du raid aérien des aviateurs militaires Roget et Rodes, qui relie plusieurs villes européennes à Paris en passant notamment par Berlin, Varsovie, Bucarest, Istanbul et

²⁶ SHD, AI, 1B22/1, rapport du lieutenant-colonel de Goÿs, commandant la mission française aéronautique d'Orient sur la situation de la mission à la date du 1^{er} mai 1920, p. 1.

²⁷ *Ibid.*, p. 16.

²⁸ *Ibid.*, p. 1.

²⁹ *L'Aéronautique*, septembre 1919, p. 158 ; SHD, GR, 7N3210, rapport du 19 novembre 1919.

³⁰ MAF, Mission française aéronautique d'Orient, *Ligne Constantinople-Bucarest*, ca. 1920.

³¹ SHD, AI, 1B22/1, rapport du lcl de Goÿs, *op. cit.*, p. 9-10.

³² L. de Goÿs de Mézeyrac est par exemple envoyé pour favoriser le développement de l'aéronautique française en Roumanie, dès fin 1919 et pour négocier l'envoi, finalement avorté, d'une mission aéronautique. SHD, GR, 7N3072, rapport du général Pétin au ministre de la Guerre du 30 avril 1920, lettres du capitaine Laurent au ministre de la Guerre des 25 août 1921 et 7 janvier 1922 ; AI, 1P6215/1, dossier L. de Goÿs de Mézeyrac.

Rome entre juin et septembre 1920³³. La finalité reste la même : signaler que l'aviation française est en mesure de survoler les capitales d'Europe médiane. Ils préfigurent en cela les vols réguliers de la CFRNA.

La compagnie franco-roumaine de navigation aérienne, instrument de la puissance française en Europe médiane

Dans ce contexte de sortie de guerre, plusieurs compagnies de transport aérien sont fondées, entre lesquelles les États partagent les concessions de lignes aériennes régulières. Quand les lignes Farman assurent dès 1919 un service régulier entre Paris et Londres, c'est à la CFRNA qu'il revient d'assurer la liaison aérienne de la France avec l'est de l'Europe. Si aucun lien direct n'est formellement établi, la continuité d'action entre les missions militaires et la CFRNA apparaît nettement. La liaison commerciale, survolant les territoires étrangers pour porter courriers et passagers de marque, doit pleinement contribuer à asseoir la puissance française par le prestige de sa technologie aéronautique, alors réputée parmi les meilleures du monde.

Un réseau aérien français en Europe médiane

La CFRNA trouverait son origine dans les négociations de la paix au Trianon, au cours desquelles l'ambassadeur roumain, Nicolae Titulescu, aurait suggéré l'idée d'une liaison aérienne entre France et Roumanie au général Maurice Duval, ancien directeur de l'Aéronautique militaire française³⁴. Elle n'est cependant fondée que le 23 avril 1920, à la suite d'un rapport commandé par le banquier roumain Aristide Blank, ami de Titulescu, et rédigé par Pierre de Fleurieu, employé par Blank après avoir servi au cabinet de Duval³⁵. Les négociations sont menées à Bucarest pour le compte du gouvernement français par le commandant de Goÿs, officier reconnu comme expert de la région et qui a servi en 1918 sous les ordres de Duval au sein de la Division aérienne. Elles aboutissent à un accord entre un consortium de banques roumaines, des constructeurs français et la Ligue aérienne roumaine. Il permet à la Roumanie de se prévaloir de ne pas remettre l'aéronautique à des mains étrangères pour édifier le réseau national – argument décisif face à la concurrence italienne et anglaise³⁶. Plusieurs réseaux se croisent ainsi pour constituer la Compagnie franco-roumaine : appuyée sur les capitaux de la banque roumaine Marmorosch Blank, présidée par l'influent général français Duval³⁷, elle est en partie opérée par d'anciens camarades d'escadrille de Fleurieu. Y étaient adjoints des pilotes

³³ *La Vie aérienne illustrée*, 18 septembre 1920, p. 111.

³⁴ A. Herlea, « The First Transcontinental Airline », art. cité, p. 55.

³⁵ Pierre de Fleurieu, *Mémoires*, Paris, éd. à compte d'auteur, 1971, p. 23-25.

³⁶ SHD, GR, 7N3072, rapport du général Pétin au ministre de la Guerre, 30 avril 1920.

³⁷ Président du conseil d'administration de la CFRNA, il préside, à la même époque, la société du *Figaro*.

français connaissant les régions traversées pour y avoir servi au sein des missions militaires. C'est le cas de Marcel Haegelen, qui demande sa mise en congé de l'école supérieure d'aviation de Poznań pour diriger le centre de la CFRNA à Varsovie, et de Louis Guidon, pilote sur le front d'Orient intégré à la mission aéronautique de San Stefano, et qui retrouve à la Franco-Roumaine beaucoup de mécaniciens ayant servi dans l'armée d'Orient³⁸.

Forte du monopole et du soutien octroyé par le gouvernement français, la CFRNA négocie l'exclusivité de l'exploitation de ses lignes avec les États traversés. Dans le cadre de négociations bilatérales menées avec la diplomatie française, des concessions de dix à vingt ans sont accordées, pouvant parfois comprendre des avantages en nature concernant les installations aéroportuaires et leur aménagement. Intéressée par son désenclavement aérien et souhaitant renforcer sa position de carrefour de l'Europe, la Tchécoslovaquie consent le plus gros investissement à travers un monopole de dix ans (hors le tronçon Prague-Vienne qui sert la liaison aérienne nord-sud), l'aménagement et l'entretien des infrastructures en plus du subventionnement de voyages aller-retour Paris-Prague³⁹. La CFRNA peut ainsi desservir l'aéroport de Prague-Kbely dès 1920, puis l'année suivante Varsovie-Mokotów, où l'essence lui est fournie. Le décret roumain du 12 novembre 1920 accorde un monopole de vingt ans à la Franco-Roumaine sur la liaison avec Paris et Constantinople, assorti d'une subvention annuelle de 6,5 millions de lei, en contrepartie d'une participation à la mise en place et à l'entretien des aérodromes de Bucarest-Băneasa et Arad-Gai⁴⁰. Temporairement dépossédées de leur souveraineté aérienne en sortie de guerre, l'Autriche et la Hongrie trouvent finalement un intérêt à mettre à disposition les infrastructures et informations météorologiques de l'aérodrome de Vienne-Aspern et Budapest-Mátyásföld, desservis en 1922 – année d'achèvement de la ligne avec son aboutissement à Istanbul⁴¹. La plupart de ces conventions sont ensuite réévaluées à la demande des gouvernements, notamment les anciens vaincus, au rétablissement de leur souveraineté, fin 1922. Ils matérialisent l'impact des rapports de force géopolitiques dans l'édification du réseau, lequel n'aboutit jamais ni à Moscou ni à Téhéran, malgré des vols préparatoires à la fin des années 1924 et 1925.

³⁸ SHD, AI, 1P30200/3, dossier M. Haegelen ; Louis Guidon, « Souvenirs de la Franco-Roumaine », *Icare*, 73, 1975, p. 23-35.

³⁹ J. Oliva, « Les réseaux de transport tchécoslovaques... », thèse citée, p. 574-575 et p. 656.

⁴⁰ Ion Popescu-Roseți, « Aviația civilă în perioada 1920-1944 », in Nicolas Balotescu (dir.), *Istoria aviației române*, Bucarest, Ed. științifică și enciclopedică, 1984, p. 233-236.

⁴¹ Si le survol de leur territoire par une compagnie franco-roumaine ne va pas dans le sens de leurs intérêts, les officiers hongrois obtiennent par ce biais l'autorisation de la Commission militaire interalliée d'acheter, à des fins d'information météorologique en haute altitude, deux Bristol F.2B, parmi les meilleurs avions de chasse britanniques, que complètent quatre appareils équipés de moteurs Hispano-Suiza. Stephen Renner, *Broken Wings. The Hungarian Air Force (1918-1945)*, Bloomington, Indiana University Press, 2016, p. 87-89.

La hiérarchisation des installations de la compagnie reflète autant les impératifs techniques que la solidité des alliances de la France avec les États. Paris, Prague et Bucarest disposent ainsi du personnel le plus nombreux et de grands ateliers – de même qu’Istanbul qui hérite des infrastructures mises en place par la mission aéronautique d’Orient. Les autres aérodromes ne sont équipés que d’ateliers sommaires pour les réparations les plus courantes. Les appareils restant soumis aux aléas techniques ou climatiques, de nombreux aérodromes de secours sont par ailleurs aménagés, en particulier à proximité des massifs montagneux. Les préoccupations techniques demeurent centrales pour faciliter le passage des avions, menant parfois à d’importantes transformations locales. Desservi à partir de septembre 1923, l’aérodrome de Belgrade-Pančevo est équipé d’un tarmac bétonné et de trois casernes en bois⁴², avant que ne soit achevé en mars 1927 l’aéroport de Dojno Polje, qui ne nécessite pas de traverser le Danube en bateau pour rejoindre la capitale yougoslave⁴³ une fois descendu d’avion. Le choix des équipements vise à répondre aux exigences de la compagnie française, à l’image des balises lumineuses et des rampes éclairées – de marques françaises – installées entre Belgrade et Bucarest pour permettre les vols de nuit à partir de 1923⁴⁴.

1. Organisation des aéroports de la CFRNA en 1925

(Source : MAF, CIDNA, *Bulletin de renseignements*, 16, novembre 1925)

⁴² Pierre Gaillard, « La compagnie yougoslave Aeropot », *Icare*, 255, 2020, p. 61.

⁴³ Afin de faciliter la lecture de cet article, le terme de Yougoslavie est employé dès avant son adoption officielle par le royaume des Serbes, Croates et Slovènes en octobre 1929.

⁴⁴ I. Popescu-Roseți, « Aviația civilă », art. cité, p. 235-236 ; M. Boutineau, *La CFRNA-CIDNA, op. cit.*, p. 92-93.

Ligne	Villes desservies et escales ponctuelles	Date d'ouverture de la ligne	
Paris-Strasbourg		21 septembre 1920	
Strasbourg-Prague	Survol de Nuremberg-Fürth	27 octobre 1920	
Prague-Varsovie	Survol de Breslau (Wrocław)	12 avril 1921	
Prague-Budapest	Via Vienne	1 ^{er} mai 1922	
Budapest-Bucarest	Survol d'Arad	15 septembre 1922	Itinéraire remplacé par celui via Belgrade fin 1923.
	Via Belgrade	20 septembre 1923	
Bucarest-Istanbul		3 octobre 1922	Suspendu le 15 février 1923 (interdiction du survol du territoire turc), repris en septembre 1924.
Belgrade-Istanbul	Via Sofia	11 avril 1927	
Istanbul-Ankara		5 septembre 1924	Arrêté fin 1925 après concession de la section à une compagnie turque du consortium allemand Junkers.
Paris-Innsbruck	Via Bâle et Zürich	14 mai 1925	Ligne étudiée jusqu'à Vienne et abandonnée après l'autorisation de survol de l'Allemagne le 26 mai 1926.

2. Les lignes régulières ouvertes par la CFRNA-CIDNA

(Source : recension personnelle à partir des *Bulletins de renseignement* de la CIDNA et de la presse spécialisée)

« *Le type de la ligne d'intérêt politique* » (A. Hirschauer)

Passant en revue devant le Sénat l'exploitation des différentes lignes aériennes subventionnées par la France début 1923, le général Auguste Hirschauer, ancien directeur de l'Aéronautique militaire devenu sénateur, souligne que la Compagnie franco-roumaine « est le type de la ligne d'intérêt politique. La conception d'une ligne nationale survolant les territoires de sept pays étrangers avant d'atteindre Constantinople est, en effet, une belle hardiesse⁴⁵. » Comme le reflète l'obélisque commémoratif inauguré simultanément sur chaque aérodrome des sept

⁴⁵ Général Hirschauer, « Rapport fait au nom de la Commission des finances chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des Députés, portant fixation du budget général de l'exercice 1923 », Annexe au procès-verbal de la séance du 29 mars 1923 (Sénat, session ordinaire, t. 4, n° 326), p. 45-46.

capitales desservies le 12 novembre 1922, la France est installée au cœur de l'Europe médiane à travers cette ligne. Sur un plan plus pratique, la ligne relie les capitales que la France est désireuse de rapprocher en les plaçant sous son aile. Les diplomates, officiers généraux et autres élites sociales et intellectuelles volent ainsi à des tarifs privilégiés, tout en limitant les risques d'interception des courriers diplomatiques par l'Allemagne. Intéressé par les perspectives commerciales d'un tel rapprochement aéronautique, un pays tel que la Tchécoslovaquie y voit aussi un moyen de maintenir fermement, par la voie des airs, le lien avec son principal allié occidental et de pallier son enclavement terrestre. L'enjeu est tel que l'interdiction du survol du territoire allemand pousse le ministre des Affaires étrangères tchécoslovaque, Edvard Beneš, à se saisir personnellement du dossier en 1925⁴⁶.

Plus longue ligne internationale du monde, opérant les premiers vols de nuit commerciaux pour réaliser la liaison Paris-Bucarest en moins de 24 heures si les conditions mécaniques et météorologiques le permettent dès 1923, les performances de la CFRNA constituent autant de démonstrations de puissance de son pays d'origine. Elles doivent aussi refléter la fiabilité de son matériel, les compétences de ses pilotes autant que la capacité de projection de ses forces dans la région, alors que les hangars de l'aviation marchande sont étudiés en fonction des besoins militaires éventuels⁴⁷. En dépit de la distinction croissante entre les avions commerciaux et militaires qui intervient au cours des années 1920, la doctrine de la convertibilité des avions commerciaux en bombardiers demeure et est ponctuellement mise en œuvre en Europe jusqu'en 1939⁴⁸. Aussi, les infrastructures et personnels implantés localement viennent en soutien des raids effectués par les pilotes français et ceux de pays alliés⁴⁹.

Cette dimension politique de l'aviation a justifié l'octroi d'importantes subventions aux lignes commerciales, dans le cadre du soutien à l'industrie aéronautique en transition et dont les moyens doivent pouvoir être efficacement mobilisés en cas de nouveau conflit. Un milieu politique français bien disposé renouvelle les crédits accordés à la ligne sans considération excessive de rentabilité commerciale et selon des modalités variables, subventionnant

⁴⁶ Jan Oliva, « L'aviation et ses symboles au service de la démocratie tchécoslovaque (1918-1938) », in Mathieu Flonneau, Léonard Laborie et Arnaud Passalacqua (dir.), *Les Transports de la démocratie. Approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2014, p. 117-129, p. 120.

⁴⁷ Bibliothèque nationale de France (BNF), NAF, 28201/21, Note sur l'intérêt d'un service commun d'acquisitions, d'aménagements et d'installations propres aux diverses aéronautiques, ca.1924, p. 3.

⁴⁸ Les Allemands convertirent des Junkers Ju 52 commerciaux pour des opérations de bombardement, de Guernica à Varsovie. Brett Holman, « The Shadow of the Airliner. Commercial Bombers and the Rhetorical Destruction of Britain, 1917-35 », *Twentieth Century British History*, 24 (4), 2013, p. 495-517.

⁴⁹ CIDNA, *Bulletin de renseignements*, 12, juillet 1925, p. 2.

notamment à partir de 1921 le survol de territoires étrangers⁵⁰. En 1924, la compagnie tire près de 80 % de ses revenus de subventions, pour l'essentiel françaises, contre à peine 8 % de son trafic aérien⁵¹.

De l'argent en l'air ? Le bilan aéronautique de l'« impérialisme du pauvre »

Dans une formule restée fameuse, Georges-Henri Soutou analysait les maigres résultats obtenus par le gouvernement français pour renforcer l'implantation des entreprises françaises en Europe centrale comme relevant d'un « impérialisme du pauvre » ; celui d'une puissance française désargentée qui, bien qu'implantée militairement dans la région, ne parvenait pas à y remporter de marchés face aux concurrents allemands et britanniques⁵². En partie révisée par l'historiographie plus récente⁵³, cette idée gagne, pour le secteur aéronautique, à dépasser les seules considérations impériales en portant l'analyse sur les acteurs implantés localement.

Des moyens insuffisants pour satisfaire des ambitions impériales ?

Les missions militaires affichent des résultats mitigés, tant en raison du manque de formation des hommes que d'animosités personnelles au niveau des états-majors et des gouvernements⁵⁴. Alors que vainqueurs et vaincus entrent en contact, des tensions interviennent. « La fraternisation n'est pas parfaite », regrette le colonel Chapelet, commandant l'aéronautique de la mission en Pologne⁵⁵. Surtout, les appareils livrés abîmés ou incomplets ne sont pas rares, et tendent à résumer, aux yeux des opposants locaux, la fonction des missions à celle d'agences commerciales de matériel usé et défaillant en dépit de prix plus élevés que ceux de leurs concurrents, notamment anglais et italiens⁵⁶. Une hostilité croissante des populations centre-européennes à l'égard de la présence militaire française, jugée onéreuse en comparaison des bénéfices tirés, pousse Paris et les gouvernements locaux à réduire significativement leurs frais

⁵⁰ La collusion entre les milieux politique et aéronautique est importante, en particulier à droite. Emmanuel Chadeau, *De Blériot à Dassault. L'industrie aéronautique en France*, Paris, Fayard, 1987, p. 157-162 ; A. Herlea, « The First Transcontinental Airline », art. cité, p. 57.

⁵¹ CIDNA, *Bulletin de renseignements*, 12, juillet 1925, p. 3.

⁵² Georges-Henri Soutou, « L'impérialisme du pauvre : la politique économique du gouvernement français en Europe centrale et orientale de 1918 à 1929. Essai d'interprétation », *Relations internationales*, 7, 1976, p. 219-239, ici p. 220.

⁵³ Voir la mise au point historiographique de Frédéric Clavert, « La France, la petite entente et la Pologne », *Valahian Journal of Historical Studies*, 2, 2004, p. 31-46.

⁵⁴ Isabelle Davion, *Mon voisin, cet ennemi. La politique de sécurité française face aux relations polono-tchécoslovaques entre 1919 et 1939*, Berne, Peter Lang, 2009, p. 79-84.

⁵⁵ Rapport du colonel Chapelet, cité par P. Facon, « La mission militaire aéronautique française en Pologne », art. cité, p. 570.

⁵⁶ SHD, GR, 7N3072, télégramme n° 184 communiqué par le ministre des Affaires étrangères, 18 juin 1921 ; 7N3043, lettres du général Pétin et du lieutenant-colonel de Goÿs au ministre de la Guerre, 12 juillet et 23 août 1921.

et leurs effectifs à partir de 1921⁵⁷. Après avoir servi la stabilisation des États sur le plan militaire, ne reste plus aux missions qu'une fonction de représentation et d'influence locale, dans le contexte de la sécurisation de la région que confortent les accords de Locarno⁵⁸.

Cependant, l'influence française dans le domaine aéronautique militaire s'exprime par d'autres canaux. Dans le cadre de la prévention des menaces allemande et bolchevique, la série d'emprunts accordés par le gouvernement français à ses alliés d'Europe médiane en janvier 1924 contribue à renforcer les investissements dans l'industrie aéronautique militaire française. Une partie des 400 millions de crédits accordés à la Pologne financent, au cours des années 1924 et 1925, les 1 100 appareils et 1 900 moteurs d'avions commandés en France ou construits dans les usines polonaises mises en place avec l'appui technique et financier français⁵⁹. Ils s'inscrivent dans le plan de restructuration de la flotte aérienne polonaise conçu par le colonel français Lévêque, ayant pris en janvier 1923 la tête des forces aériennes polonaises. Ces dernières tendent ainsi à devenir exclusivement française avant le coup d'État de Józef Piłsudski, qui réoriente les efforts d'équipement polonais à partir de mai 1926. De la même manière, 32 des 300 millions de francs accordés à la Yougoslavie sont dévolus à l'achat en France de 206 avions et facilitent l'installation d'une industrie aéronautique sous licence Breguet à Kraljevo⁶⁰. Le général Stanojlović, qui prend la direction de l'aviation militaire yougoslave en 1924, explique alors qu'« il ne doit y avoir de place dans notre aviation que pour les idées françaises⁶¹ ».

Ce qui se vérifie dans les aéronautiques militaires centre-européennes semble moins évident dans le domaine civil. Malgré la relative jeunesse de l'aviation, l'industrie des moteurs et les collaborations économiques anciennes dans le domaine mécanique tend à compliquer la pénétration française dans des régions où les entreprises allemandes étaient présentes de longue date. Elle procède surtout de la vente de licences, comme celle des moteurs Lorraine-Dietrich accordées aux usines Škoda de Plzeň (Tchécoslovaquie), dont Schneider a négocié 61 % du capital dès 1919, et à l'usine IAR de Braşov (Roumanie), dont le tiers du capital initial est entre les mains d'associés français⁶². Ces implantations de capitaux français en Europe centrale

⁵⁷ T. Schramm, « *Francuskie misje wojskowe w państwach Europy Środkowej* », thèse citée, p. 154-156.

⁵⁸ Antoine Marès, « La faillite des relations franco-tchécoslovaques. La mission militaire française à Prague (1926-1938) », *Revue d'histoire de la Deuxième Guerre mondiale*, 28 (111), 1978, p. 45-51.

⁵⁹ Christophe Laforest, « La stratégie française et la Pologne (1919-1939). Aspects économiques et implications politiques », *Histoire, économie et société*, 22 (3), 2003, p. 395-401, ici p. 399.

⁶⁰ SHD, GR, 7N3195, note du 2^e bureau de l'État-major de l'armée sur les commandes et armements de la Yougoslavie, 29 octobre 1935, p. 1.

⁶¹ François Grumel-Jacquignon, *La Yougoslavie dans la stratégie française de l'entre-deux-guerres. Aux origines du mythe serbe en France*, Berne, Peter Lang, 1999, p. 178-180.

⁶² Bernard Michel, « La présence française en Tchécoslovaquie et en Pologne de l'entre-deux-guerres à la prise du pouvoir par les communistes (1918-1951) », in Olivier Chaline, Jarosław Dumanowski et Michel Figeac (dir.),

demeurent cependant relativement limitées, dans un contexte de compétition accrue et de développement de compagnies nationales. Le secteur était trop stratégique et symbolique pour que les États ne le soumettent pas rapidement au jeu de la concurrence, après une phase transitoire d'inconditionnelle loyauté.

L'aviation française démunie face à la concurrence ?

Le système aéronautique français, dans lequel armées et lignes aériennes sont censées porter l'étendard des constructeurs nationaux, montre pourtant ses failles suite au rétablissement partiel de la souveraineté aérienne des pays vaincus. À partir de 1922, la levée d'une partie des sanctions prévues par les traités autorise en effet le retour des productions aéronautiques civiles tout en maintenant l'interdiction posée aux compagnies allemandes de franchir leurs frontières. Junkers et Aero-Lloyd forment alors des unions transnationales pour contourner ces entraves et gagner les marchés internationaux. La Transeuropa-Union, regroupant des compagnies allemandes, autrichiennes et hongroises en mai 1923, entre ainsi en concurrence avec la CFRNA sur le tronçon Vienne-Budapest, tandis que l'Aero-Lloyd polonaise opère plusieurs liaisons internationales⁶³. L'Aero-Express hongroise étudie dès février 1924 la possibilité d'opérer avec des avions Junkers entre Budapest et Constantinople, quelques mois après le premier vol vers Prague⁶⁴.

Si les conventions négociées avec l'Autriche et la Hongrie conservent à la Franco-Roumaine son monopole, le droit de survol des territoires allemand et turc est d'autant plus remis en question que les relations internationales se tendent. Alors que la Ruhr est occupée par les troupes franco-belges à partir de janvier 1923, l'Allemagne interdit le survol de son territoire et retient prisonniers les appareils et pilotes de la CFRNA atterrissant en urgence sur son sol, avant que ne soit reconnue cette interdiction par la France, le 10 février 1925. Pour maintenir la ligne avec Paris, la compagnie étudie un itinéraire de contournement par la Suisse et établit une liaison jusqu'à Innsbruck, avant qu'aboutisse l'accord entre les gouvernements allemands et français le 22 mai 1926, autorisant les Caudron de la CIDNA à atterrir sur les aérodromes de Fürth et Breslau (Wrocław), gérés par la Luft Hansa⁶⁵. Le développement de la ligne est

Le Rayonnement français en Europe centrale. Du XVII^e siècle à nos jours, Pessac, MSH d'Aquitaine, 2009, p. 93-107 ; Alain de Bonadona, « 1910-1930, 20 ans d'aviation roumaine et de coopérations France-Roumanie », communication présentée à Strasbourg, 18 janvier 2019, p. 8-9.

⁶³ SHD, GR, 7N3094, rapport du général Mittelhauser au ministre de la Guerre, 13 décembre 1923 ; BNF, NAF, 28201/21, bulletin d'informations et revues de la presse, 17 décembre 1923 ; Lutz Budraß, *Adler und Kranich : die Lufthansa und ihre Geschichte* [Aigle et grue : la Lufthansa et son histoire], Munich, Blessing, 2016, p. 71-75.

⁶⁴ *Junkers-Verkehr Nachrichtenblatt*, 10 septembre 1923 et 25 février 1924.

⁶⁵ *Der Flug*, mars 1928, p. 107.

d'autant plus fortement entravé que son expansion est limitée à ses extrémités, lorsqu'aucun accord n'est trouvé avec l'URSS pour faire de Varsovie une escale vers Moscou, et que la projection vers l'Orient est bloquée par Junkers, dont la compagnie partenaire turque obtient le monopole de la liaison entre Istanbul et Ankara fin 1925⁶⁶. Ces échecs limitent l'intérêt à long terme du gouvernement français pour cette ligne, qui, en plus d'asseoir ses relations avec les pays d'Europe centrale, aurait pu devenir un jalon vers l'Indochine. Le passage de lignes aériennes par le sud du continent, *via* l'Italie, la Grèce et Chypre semble détourner une partie des investissements à partir de 1928. La communication de la compagnie continue pourtant d'insister sur le potentiel prolongement de cette « Flèche d'Orient » vouée à traverser le continent vers Moscou et Alep, au moyen d'une série de cartes effaçant les frontières au profit d'une ligne reliant les capitales et que des pointillés ou lignes claires prolongent comme autant d'espoirs d'une progression officiellement ininterrompue.

3. Brochure publicitaire de la CIDNA, vers 1932

(Source : MAF, C/E/038)

4. Carte du réseau de la CIDNA et de son insertion au niveau européen, vers 1930

(Source : MAF, C/E/022)

La ligne aérienne n'en reste pas moins un élément de rapprochement diplomatique, dont la modernité doit garantir la bonne disposition des interlocuteurs. Le général Duval déplore que les constructeurs français ne parviennent pas à satisfaire les exigences de la ligne aérienne, dont les représentants des pays de la Petite Entente se plaignent en réclamant des appareils plus modernes et confortables. Alors que les subventions françaises sont conditionnées par l'achat de matériel français, le président de la CIDNA propose de commander une vingtaine de Fokker néerlandais pour régler rapidement le problème, en attendant que les constructeurs français se mettent à niveau⁶⁷. Face à l'évidence et pour contenter ses alliés, le gouvernement autorise l'achat de dix Fokker F.VII qui intègrent la flotte de la CIDNA en 1929⁶⁸. Les appareils néerlandais et allemands, spécialement conçus pour le transport civil, plus robustes et confortables⁶⁹, l'emportent donc sur des avionneurs français demeurant trop soucieux des perspectives militaires en privilégiant la puissance et la vitesse. La bataille est véritablement

⁶⁶ SHD, GR, 7N3219, rapports du haut-commissaire par intérim Jessé-Curély au président du Conseil, 2 décembre 1924 et du lieutenant-colonel Catroux au ministre de la Guerre, 6 décembre 1924.

⁶⁷ BNF, NAF, 28201/27, Rapport du général Duval au directeur général de l'Aéronautique et des Transports aériens, 22 décembre 1926, p. 2.

⁶⁸ *Les Ailes*, 11 juillet 1929, p. 8 ; Lettre du général Duval à Paul-Louis Weiller, 28 septembre 1928, citée in M. Boutineau, *La CFRNA-CIDNA, op. cit.*, p. 176.

⁶⁹ La structure en métal des Junkers ou en contreplaqué des Fokker à cabines fermées, résistant à la corrosion, était aussi plus confortable en raison des vibrations et variations de température moindres.

perdue dans d'autres compagnies, telle l'Aeroflot polonaise, dont 93 des 95 appareils sont des Junkers, début 1927⁷⁰.

Nombre	Marque	Modèle	Année mise en service	Puissance (en CV)	Passagers	Structure	Vitesse commerciale (km/h)	Charge utile (kg)
5	Spad	56/4	1927	420	5	Fuselage en bois ; longerons, mâts et chandelles des ailes, train d'atterrissage métalliques.	180	500
4	Spad	56/5	1928	320	5		172	500
1	Spad	116	1928	450	5	Entièrement en bois, entoilage.	176	NR
1	Spad	126	1929	450	5		180	NR
4	Bernard	190 T	1928	420	8	Entièrement en bois.	NR	NR
1	Farman	190	1928	230	4	Bois et toile, mâts en duralumin.	165	400
11	Potez	32	1928	230	4	Construction mixte bois et métal.	160	520
7	Fokker	F.VIIa	1925	420	8	Fuselage tube d'acier, ailes en bois, recouvrement en bois contreplaqué.	130	860
3	Fokker	F.VII 3m	1925	3 x 230	8		160	810
1	Caudron	C.81	1923	1 x 400 + 2 x 260	8	Construction en bois.	125	NR
1	Farman	F-3-X Jabiru	1923	4 x 180	8	Entièrement en bois, entoilage.	197	1000
Principaux modèles concurrents								
	Junkers	F13	1919	180	4	Entièrement métallique (duralumin).	140	320
	Junkers	G.24 L	1925	3 x 260	10		150	1200
	Handley-Page	W8	1921	2 x 350	12	Bois et toile.	135	1450

5. Tableau comparatif de la flotte de la CIDNA en 1929 avec les principaux modèles concurrents à l'international

⁷⁰ P. Facon, « La mission militaire aéronautique française en Pologne », art. cité, p. 573-574.

(Source : *Les Ailes*, 11 juillet 1929, p. 8 pour le détail de la flotte de la CIDNA ; Louis Hirschauer et Charles Dollfus, *L'Année aéronautique*, Paris, Dunod, 1918-1929 pour les caractéristiques techniques des appareils.)

Les États d'Europe médiane vont donc aux mieux-offrants pour développer leurs flottes, même si les considérations nationales restent importantes dans le cadre de la diplomatie aéronautique. Si l'axe révisionniste accueille d'autant moins favorablement les productions françaises qu'elles sont moins performantes, la Hongrie, majoritairement équipée de Fokker, diversifie quand même ponctuellement ses approvisionnements en équipant quatre appareils hongrois avec des moteurs français Gnome-Rhône⁷¹. Les alliés de la France affichent une préférence mais ne lui accordent jamais d'exclusivité dans un contexte concurrentiel. Les Britanniques s'affirment comme d'importants investisseurs tandis que les influences germanique et italienne pèsent plus fortement à la fin de la décennie, ce que facilite la pratique de l'allemand par une grande partie des élites d'Europe médiane. Aussi trouve-t-on en Tchécoslovaquie des licences de moteurs anglais, français et allemands, tandis qu'en Roumanie des cellules et moteurs plus performants dans leurs catégories sont également commandés aux Pays-Bas ou en Angleterre⁷². La puissance des élites francophiles est ainsi essentielle à la pénétration aéronautique française, à l'image de Tomáš Masaryk et Edvard Beneš au sommet de l'État tchécoslovaque, ou du général Vasile Rudeanu, inspecteur général de l'Aéronautique roumaine, qui se montre plus favorable à la France que son prédécesseur⁷³. Tadija Sondermajer, pilote serbe ayant appartenu à la célèbre escadrille des cigognes, cofonde et prend la vice-présidence de l'aéroclub de Yougoslavie, ce qui lui permet de défendre et obtenir l'achat de matériel français (Breguet et Potez) pour équiper la compagnie nationale, face aux pragmatiques tels que Miloš Crnjanski qui poussaient à l'achat d'appareils Junkers⁷⁴.

De « l'impérialisme du pauvre » à l'alliance objective

Cette « ère des condominiums » voit donc la France partager son influence en Europe médiane avec d'autres puissances⁷⁵, favorisant un rééquilibrage des relations en faveur de ses alliés qui prennent une part plus importante dans l'organisation de leur réseau aérien – ce qu'impliquait aussi, dans une certaine mesure, la baisse des moyens engagés. En effet, l'arrivée au pouvoir

⁷¹ S. Renner, *Broken Wings*, *op. cit.*, p. 149-151.

⁷² *Der Flug*, mai 1928, p. 168 ; Nicolae Balotescu et Dumitru Crăciun, « Aviația militară în perioada 1920-1944 », in Nicolas Balotescu (dir.), *Istoria aviației române*, *op. cit.*, p. 132-138.

⁷³ SHD, GR, 7N3046, lettre du lcl Thierry au ministre de la Guerre, 12 janvier 1926.

⁷⁴ *Der Flug*, février 1928, p. 67 ; avril 1928, p. 127.

⁷⁵ Traian Sandu, *Le Système de sécurité français en Europe centre-orientale. L'exemple roumain (1919-1933)*, Paris, L'Harmattan, 1999, p. 453-454.

du Cartel des gauches, moins sensible aux échos de la puissance que le Bloc national, tend à réduire l'attribution des subventions à la CFRNA à partir de 1924. La même année, un scandale vise son principal actionnaire, la Marmorosch Blank, accusée de collusion avec la banque allemande Stinnes. Le gouvernement français menaçant de couper ses crédits à une société dont l'Allemagne pouvait tirer profit, la compagnie est contrainte d'évoluer : la réduction du capital partagé de l'entreprise s'accompagne du rachat des parts d'Aristide Blank par le gouvernement tchèque. Traduisant les actes en mots, la « Franco-Roumaine » se mue au 1^{er} janvier 1925 en CIDNA véritablement « Internationale » avec des parts à 50 % françaises, 20 % tchèques, 19 % roumaines et 11 % d'autres pays⁷⁶. Surtout, le subventionnement par le gouvernement tchécoslovaque devient conditionné à l'embauche de quatre pilotes nationaux, tel qu'autorisé par le décret présidentiel français du 6 septembre 1924⁷⁷. Il s'agit d'un tournant pour la ligne et le développement aéronautique français en Europe médiane, actant le passage des alliés de simples récepteurs à acteurs des opérations aériennes internationales. En l'absence de données détaillées sur l'ensemble des personnels employés par la CIDNA – plus de 550 individus en 1929 – on peut observer la part croissante prise par les pilotes issus des pays traversés, à l'exception notable de la Roumanie qui ne négocia pas sur ce plan.

Nationalité du pilote	Nombre	% du total
Française	26	60,47
Tchécoslovaque	4	9,30
Hongroise	3	6,98
Yougoslave	3	6,98
Polonaise	2	4,65
Autrichienne	2	4,65
Turque	2	4,65
Bulgare	1	2,33
Roumaine	0	0
<i>Total</i>	43	100

6. Répartition des pilotes de la CIDNA selon leur nationalité en 1929

(Source : [Les Ailes, 11 juillet 1929, p. 8](#))

Cette association plus objective aux pays d'Europe médiane répond également à une accessibilité croissante de cette technologie, dont les grandes puissances ne disposent plus du monopole à la fin des années 1920. L'intérêt partagé favorise le développement de partenariats ou « pools » de la CIDNA avec d'autres compagnies nationales, pour étendre le réseau ouvert à ses clients. Une nouvelle phase de l'alliance s'ouvre donc sur les lignes Prague-Breslau (Wrocław)-Varsovie et Vienne-Graz-Zagreb-Belgrade opérées par des compagnies

⁷⁶ A. Herlea, « The First Transcontinental Airline », art. cité, p. 60.

⁷⁷ *L'Aérophile*, 1^{er}-15 février 1925, p. 57.

autrichienne (ÖLAG) et yougoslave (Aeropot) pour le compte de la CIDNA à partir d'octobre 1929, avant Belgrade-Skopje-Salonique (Aeropot) début mai 1932.

En complément des visites de techniciens dans les écoles et industries françaises, cette ouverture resserre les liens entre ces acteurs. Elle répond à l'appel formulé dès 1921 en français par la revue tchécoslovaque *Letectví [Aviation]* d'« acquérir [...] des amis à l'étranger », avant de publier un supplément de quatre pages en langue française et d'annoncer la publication à partir de 1929 du mensuel francophone *Le mois aéronautique tchécoslovaque*⁷⁸. Ces aviateurs, en petit nombre, forment une élite de jeunes hommes bien introduits dans les salons des capitales centre-européennes, en particulier dans les milieux francophiles roumains. Le pilote Louis Guidon se rappelle ainsi que « la vie à Bucarest était facile, surtout pour un Français, qui était, de plus, aviateur, à qui toutes les portes étaient ouvertes⁷⁹. » L'association des réseaux aéronautiques et francophiles demeure active aussi à travers ces officiers de réserve présents de façon durable dans cet espace⁸⁰. Remobilisé à la veille de la Seconde Guerre mondiale pour être adjoint à l'attaché de l'air en Roumanie, un homme tel que le polytechnicien Jacques Sabattier, ingénieur de la CIDNA à Bucarest depuis mai 1920, apporte certainement une compréhension de la situation aéronautique régionale utile à l'armée française dans un contexte de crise internationale, près de vingt ans après son installation en Europe médiane⁸¹.

Cette étude d'ensemble des dispositifs aéronautiques français en Europe médiane illustre le contingentement des relations internationales aux conditions sociotechniques de la puissance. Le système aéronautique français dans cet espace, patiemment édifié dans la continuité de la Grande Guerre, aboutit à un rééquilibrage des alliances en faveur des gouvernements centre-européens. Après des années fastes pour la France, un net infléchissement intervient au milieu des années 1920 du fait des limites des moyens techniques, diplomatiques et financiers à disposition. Entravée dans sa progression vers l'Orient, contrainte de partager les marchés nationaux avec ses partenaires pour maintenir sa présence aérienne après avoir progressivement essaimé ses technologies aéronautiques, l'aviation française ne rayonne pas au centre de l'Europe aussi largement que ce que Pierre Weiss ou Paul Morand se plaît à l'écrire⁸². La fusion des lignes aériennes au sein d'Air France en prend aussi acte mi-mai 1933, dans une tentative

⁷⁸ « Introduction », *Letectví*, 1, 1921, cité et développé in J. Oliva, « L'aviation et ses symboles », chap. cité, p. 126-127.

⁷⁹ L. Guidon, « Souvenirs de la Franco-Roumaine », art. cité, p. 35.

⁸⁰ Jean-Noël Grandhomme, *Le Général Berthelot et l'action de la France en Roumanie et en Russie méridionale*, Vincennes, SHAT, 1999, p. 359 & 896-899.

⁸¹ SHD, AI, 1P25202/1, dossier J. Sabattier.

⁸² Paul Morand, *Flèche d'Orient*, Paris, Gallimard, 1932.

de rationaliser les moyens aéronautiques nationaux en une compagnie étendard comparable à ce qu'est devenue la Deutsche Luft Hansa en 1926.

Le domaine aérien n'en demeure pas moins un instrument important de la politique d'alliance française en Europe médiane. Le rapprochement diplomatique et stratégique des alliés, de même que le maintien de la présence d'officiers et de matériels français, sont des résultats de cette politique que donne à voir une analyse par les acteurs et leurs mobilités. Le rééquilibrage de la relation, d'une domination vers une alliance plus objective que permet d'observer l'évolution structurelle de la CIDNA, reste profitable au maintien d'un ordre aérien français. Les appareils alignés à chacune des quatre éditions du circuit de la Petite Entente (1927-1931) demeurent majoritairement de marque française⁸³.

La modernité du matériel français souffre cependant toujours de la comparaison avec ses concurrents, notamment allemands et hollandais, qui se sont plus rapidement adaptés aux exigences spécifiques des appareils commerciaux que les constructeurs français qui misent conjointement sur les plans militaires et civils. Le jeu diplomatique résiste un temps à ce relatif retard technologique, que l'historiographie aéronautique tend à amorcer davantage au milieu des années 1930. S'il pouvait jusqu'alors être compensé sur le plan diplomatique, ce retard devient rédhibitoire, y compris sur le terrain militaire.

Damien Accoulon, Université Paris-Nanterre, 92000 Nanterre, France / Technische Universität Braunschweig (Institut für Geschichtswissenschaft)

Damien Accoulon est agrégé d'histoire et prépare une thèse en cotutelle internationale aux Universités de Paris-Nanterre et de Brunswick (Allemagne). Ses recherches portent sur une comparaison des milieux aviateurs allemands et français de la Grande Guerre à l'aube de la Seconde Guerre mondiale. Il est actuellement ATER à l'Université Paris-Nanterre. Membre du comité de rédaction de la revue bilingue *Nacelles*, il dirige la collection « Une Plus Grande Guerre » aux éditions Codex. (daccoulon@parisnanterre.fr)

⁸³ Louis Hirschauer et Charles Dollfus, *L'Année aéronautique*, Paris, Dunod, 1929, p. 145.

À l'ombre des jeunes ailes françaises ? Construire l'alliance aéronautique en Europe médiane (1919-1932)

In the shadow of the young French wings ? Building the aeronautical alliance in Central Europe

Damien Accoulon

— La France développe, dans la continuité de la Grande Guerre, son influence en Europe médiane. L'aéronautique, technologie de pointe qui reflète la modernité du pays, est un élément clé de ce dispositif stratégique, aussi bien sur le plan militaire que civil, ce qui justifie la préparation du terrain commercial par les services armés. Cet article renouvelle l'histoire des relations internationales par l'étude des secteurs économiques, politiques et militaires. Le suivi des acteurs ainsi que l'étude des structures militaires et du réseau aérien français lui permettent d'éclairer la relation entre la France et ses partenaires.

Mots clés : aéronautique, Europe centrale, France, diplomatie, air.

— *After the Great War, France developed its influence in Central Europe. Aeronautics, a cutting-edge technology that reflects the modernity of the nation, was a key element of this strategic scheme, both on the military and civilian levels. This justified the preparation of the commercial aviation development by the armed forces. This article contributes to a renewed history of international relations through the joint study of the economic, political and military dimensions of the French presence abroad. It integrates local actors in the analysis and attempts an overall examination by following individuals, studying military structures and the French aerial network (Compagnie franco-roumaine de navigation aérienne) in order to review the relationship between France and its partners.*

Key words : aeronautics, Central Europe, France, diplomacy, air.