
S'affranchir du modèle de l'ESM et de l'École navale ? La création de l'École de l'air et l'affirmation d'une formation spécifique (1935-1940)

Morgane Barey

🔗 <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/1261>

Référence électronique

Morgane Barey, « S'affranchir du modèle de l'ESM et de l'École navale ? La création de l'École de l'air et l'affirmation d'une formation spécifique (1935-1940) », *Nacelles* [En ligne], 10 | 2021, mis en ligne le 10 mai 2021, consulté le 20 mai 2023. URL : <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/1261>

S'affranchir du modèle de l'ESM et de l'École navale ? La création de l'École de l'air et l'affirmation d'une formation spécifique (1935-1940)

Morgane Barey

PLAN

1. Créer l'École de l'air
 1. 1. Une indépendance difficilement acquise
 1. 2. Poser les bases du recrutement
2. Affirmer une identité aérienne
 2. 1. Des candidats bercés par les prouesses militaires
 2. 2. Cadres et « Anciens » : aux origines d'une identité collective
 2. 3. Instaurer des traditions
3. Faire face à la guerre
 3. 1. Former des officiers ou des pilotes ?
 3. 2. L'École de l'air, une réalisation partielle

TEXTE

- 1 Au déclenchement de la campagne de France en mai 1940, l'École de l'air se distingue de ses homologues de terre et de mer par son caractère très récent. Plus d'un siècle la sépare de la création de l'École spéciale militaire (ESM, 1802) et de l'École navale (1830) en charge respectivement de former les futurs officiers de l'armée de Terre et de Mer. Créée en 1935, l'École de l'air doit dès lors trouver sa place entre deux vieilles institutions connues et bien rôdées. Nouvelle école pour une nouvelle armée, les ambitions sont fortes ; elle est l'un des outils pouvant permettre à l'armée de l'Air d'affirmer pleinement son indépendance et s'affranchir de la tutelle des deux autres armées. Cet établissement vise à proposer un modèle de formation propre à « ses » officiers, volontiers présenté en rupture avec celui des écoles de formation initiale terrestre et maritime, mais qu'il convient de questionner. Au-delà de la finalité combattante qui diffère entre armées de Terre, de Mer et de l'Air et qui nécessite à ce titre une formation singulière à chacune, la création de l'école répond avant tout

aux besoins d'affirmer une identité spécifique et dorénavant unique au corps des officiers de l'air. Jusqu'alors, cette identité commune peinait à se faire sentir. Si l'instruction provisoire du 30 mai 1921 instituait à Versailles un Centre d'étude de l'aéronautique, la mission de celui-ci était avant tout de perfectionner les officiers issus de l'ESM ou de Polytechnique qui se destinaient à l'aéronautique. Il en est de même avec l'École militaire et d'application de l'aéronautique en décembre 1925. Dans les faits, il faut attendre le décret du 3 juin 1933 pour voir aboutir le projet de recrutement direct des officiers de l'air avec la création de l'École de l'air, dont l'ouverture sera effective deux années plus tard. Si elle peut paraître anodine, cette réalisation permet toutefois d'ancrer dans le paysage militaire un « creuset » spécifiquement aérien¹. Répondant au souhait de Pierre Cot, ministre de l'Air entre janvier 1933 et février 1934, qui souhaite voir se réaliser l'unité de l'armée de l'Air par le biais d'une école unique², commandement, cadres tout comme candidats à l'épaulette souhaitent rapidement réaliser cette cohésion en se démarquant de leurs tutelles d'origines. Le rôle de l'École de l'air dépasse ce faisant une simple mission de formation et permet dès lors à l'armée de l'Air de revendiquer une place entière dans le paysage militaire français. La création de cette école pose les premiers jalons nécessaires à l'instauration d'une identité commune, mais dont la réalisation reste toutefois limitée au moment du déclenchement de la guerre en mai 1940.

- 2 L'histoire de la formation des officiers a fait l'objet de peu de travaux historiques³, cette dimension étant davantage abordée par le prisme de la sociologie⁴, malgré les études d'anciens élèves-officiers écrivant dans les revues associatives, comme *Le Piège*, revue de l'Association des Anciens de l'École de l'air⁵. Récemment, des thèses de doctorat en histoire sont toutefois venues palier ces manques⁶. S'appuyant sur ces travaux, ainsi que sur les archives conservées au Service historique de la Défense de Vincennes, les sources secondaires offertes par la presse institutionnelle et la littérature des années 1920-1930⁷, cet article se propose d'étudier l'affirmation progressive de l'École de l'air dans le paysage des écoles militaires et de souligner la mise sur pied progressive d'une identité aérienne commune qui l'accompagne, ciment d'unité et de cohésion des officiers de cette jeune armée de l'Air.

1. Créer l'École de l'air

1. 1. Une indépendance difficilement acquise

- 3 Si la victoire de 1918 consacre la dimension aérienne et participe à son affirmation progressive en tant que composante à part entière, cette dernière peine toutefois à s'affranchir de la tutelle des armées de Terre et de Mer. La reconnaissance de l'aéronautique le 8 décembre 1922 pose les premiers jalons d'une autonomie de fait, mais demeurée limitée. Depuis 1921 et la création à Versailles du Centre d'études de l'aéronautique, le recrutement des cadres de l'air s'effectue à la suite de cours de perfectionnement de jeunes sous-lieutenants sortis de l'ESM ou de Polytechnique qui se destinent à l'aéronautique. Il n'est donc pas question de former *in extenso* des officiers pour les besoins de l'armée de l'Air, mais bien d'apporter une coloration aérienne à des officiers-élèves coulés dans un moule « terrien », marqués par la très forte discipline qui règne en école et bercés par les idées de gloire et les faits d'armes des anciens élèves. La création de l'École militaire d'aéronautique à Versailles le 23 novembre 1925 et sa fusion avec le Centre d'études de l'aéronautique le 13 décembre au sein d'une École militaire et d'application de l'aéronautique ne modifient pas la donne ; elle accueille les sous-lieutenants issus de l'ESM ou de Polytechnique versés dans l'aéronautique qui y effectuent un stage de deux ans, complété par des stages à Avord (brevet de pilote et observation) et Cazaux (tir et bombardement)⁸. La naissance de l'armée de l'Air en tant qu'armée autonome et indépendante le 1^{er} avril 1933 ne bouleverse en rien le recrutement de ses cadres, qui demeurent issus des écoles de formation initiale terrestres. C'est pourquoi, le 3 juin 1933, Pierre Cot, alors ministre de l'Air, soumet au président de la République Albert Lebrun un rapport dans lequel il condamne la situation de l'instruction des cadres de l'armées de l'Air⁹. Il y rappelle leur formation au sein de nombreuses écoles relevant soit du département de la guerre, soit du département de l'air et souligne que cette disparité entraîne une « insuffisance d'éducation aérienne de base » ainsi qu'un « manque d'homogénéité dans la formation ».

Qu'il s'agisse de la formation de base des élèves-officiers ou du perfectionnement [...], les connaissances imposées sont donc, dans tous les cas, et faute d'école appropriée, celles qui conviennent aux officiers de l'armée de Terre. L'éducation aérienne qui devrait être à la base de la formation au double point de vue des opérations terrestres et maritimes n'est donnée que tardivement dans différentes écoles spécialisées du département de l'air, créées au fur et à mesure des besoins, en divers points du territoire national¹⁰.

- 4 Selon le ministre, cette disparité de la formation des cadres aériens est préjudiciable à la qualité de l'instruction dispensée et par extension pèse sur le fonctionnement de l'institution dans son entier.

Cette dispersion d'établissements et par conséquent d'efforts nuit grandement à l'unité de formation nécessaire aux cadres de l'air. Cette unité ne pourra être acquise que par la réunion dans une même école sous la responsabilité d'un seul chef, de tous les moyens en personnes et matériels des différentes écoles actuelles¹¹.

- 5 Son avis entendu, le président de la République décrète ce même jour la création d'une « école de l'air » dont l'ouverture est annoncée pour le 1^{er} octobre 1935. Le but de cette dernière est de donner « aux jeunes gens et aux militaires qui se destinent à la carrière d'officiers de l'armée de l'Air l'instruction et la formation de base qui leur sont nécessaires¹² ». L'établissement constitue ainsi l'une des facettes de l'acquisition de l'autonomie de l'armée de l'Air. Cette réalisation doit lui permettre de mettre sur pied « ses » officiers, dorénavant entendus comme un corps homogène, et l'objectif de cette école est de produire rapidement des pilotes opérationnels pour accompagner la montée en puissance tardive de l'armée de l'Air¹³.
- 6 Ouverte à Versailles dans les Petites Écuries en 1935, l'École de l'air supplante désormais la multitude d'écoles jusqu'alors en charge de former les pilotes. Elle est transférée pour des raisons climatiques plus favorables, entre autres, vers Salon-de-Provence en 1937. Il ne faudrait toutefois pas se méprendre sur ses objectifs et sa finalité. Au même titre que les écoles de formation initiale de terre et de mer, cette réalisation se veut avant tout être un creuset au sein duquel tous les futurs officiers doivent désormais se fondre en posant les bases d'une formation élémentaire commune, nécessitant d'être en-

tretenue toute la carrière durant. Premier jalon de formation, l'école dispense les rudiments d'instruction qui doivent ensuite être enrichis en écoles d'application puis au sein de centres d'instructions en fonction de la spécialité choisie : chasse, bombardement ou renseignement. À ce titre, la création de l'École de l'air est tardive : en 1939, lors du déclenchement des combats, la part de recrutement direct des officiers de l'armée de l'Air est seulement de 41 %, tandis que l'école ne forme qu'une part des officiers du personnel navigant. S'ajoute à cette donnée l'absence de consensus qui entoure la figure même de l'officier de l'armée de l'Air et son rôle au sein de l'institution. Jusqu'à cette date, la gestion du corps des officiers est soumise à des injonctions parfois contradictoires qui entravent son recrutement comme sa formation : le commandement oscille entre la volonté d'opter pour un vaste recrutement des candidats issus des grandes écoles afin d'assurer un niveau d'ensemble d'instruction élevé et au contraire le souhait de réserver cet accès à une minorité afin de lui permettre des carrières rapides et brillantes¹⁴. De ces ambivalences découle une certaine difficulté à établir le profil type de l'officier de l'air attendu aussi bien par le commandement que les autorités, se heurtant parfois aux attentes des élèves eux-mêmes, et qui perdurent jusqu'au déclenchement du conflit. L'instauration de l'École de l'air atténue toutefois progressivement ces divergences en créant les jalons communs de recrutement comme de formation des candidats.

1. 2. Poser les bases du recrutement

- 7 Les premiers élèves-officiers de l'École de l'air soulignent volontiers le caractère particulier du recrutement des candidats, qui serait davantage ouvert socialement que celui de l'ESM ou de l'École navale¹⁵. Cette lecture doit appeler à la vigilance. Elle répond au souhait dominant parmi les élèves et cadres de se démarquer de leurs homologues et souligne, ce faisant, l'un des paradoxes qui accompagne l'ouverture de l'école : la volonté de se poser en élément de rupture vis-à-vis des deux écoles afin de s'affirmer en tant qu'armée à part entière tout en reproduisant un schéma de sélection favorisant *de facto* une minorité socialement aisée, dans la droite continuité du schéma de recrutement direct des armées.

- 8 Dès sa création, l'établissement fait le choix d'un recrutement sur concours sur le modèle de l'École navale. Cette forme d'examen symbolise, dans l'univers scolaire, ce qu'on appelle parfois « l'élitisme républicain » : un accès aux positions les plus élevées ouvert à tous, sans considérations d'origine, associé à une sélection sévère, fondée sur la seule reconnaissance du mérite¹⁶. L'accès par le biais d'un concours serait donc fondé sur le principe de méritocratie, permettant alors une certaine ouverture sociale de l'accès à la fonction d'officier. La réalité semble toutefois beaucoup plus contrastée, et les exigences socio-culturelles pour postuler aux écoles militaires posent de fait les bases d'un recrutement inégalitaire, favorisant un entre-soi. Les conditions d'accès au concours sont claires : nul ne peut être admis à concourir s'il n'a préalablement justifié qu'il est français (ou fera une demande de naturalisation française pour les « indigènes français d'Algérie non citoyens français ») ; âgé entre 17 et 22 ans et possède la première partie du baccalauréat¹⁷. S'ajoutent à ces prérequis, l'obligation d'avoir une bonne condition physique qui sera jugée par le corps médical, et, pour le cas spécifique des futurs élèves-officiers de l'armée de l'Air la nécessité de satisfaire aux conditions d'aptitude physique requise pour le service dans le personnel navigant en qualité de pilote¹⁸. Mais, en exigeant de tout candidat qu'il soit bachelier, l'École de l'air reconnaît l'importance des études secondaires complètes, sanctionnées par la première partie du baccalauréat, à une époque où ce diplôme est considéré comme un « brevet de bourgeoisie »¹⁹ et reproduit dès lors un modèle aux antipodes de l'ouverture sociale largement magnifié. En 1939, seuls 27 000 diplômes du baccalauréat sont remis, soit à moins de 3 % de la classe d'âge²⁰. Enfin, le contenu même du concours accentue les inégalités. Les épreuves d'accès ne sont pas fondées sur des connaissances militaires, mais scolaires, tandis que les majorations accordées aux élèves ayant obtenu leurs deux baccalauréats montrent bien le souhait de favoriser le recrutement d'élèves instruits, ayant terminé leur cursus scolaire. Selon le souhait de Pierre Cot, l'École de l'air est « une grande école, à base de culture scientifique, située, par ses programmes et la valeur de son enseignement, entre l'École navale et l'école Polytechnique. Je n'ai pas voulu que l'École de l'air fût, comme l'est malheureusement l'école de Saint-Cyr, une École spéciale ; elle est un établissement de culture générale et la jeune génération d'officiers aborde la carrière des armes pourvue de la base solide que pro-

curent les disciplines scientifiques²¹ ». L'argument avancé est celui de jeunes gens plus à même de bénéficier de l'enseignement prodigué. Toutefois, le critère de l'instruction masque un système de recrutement qui cherche avant tout à sélectionner les futurs officiers sur des critères sociaux : la qualité technique ou intellectuelle du corps des officiers dans son ensemble importe moins que le souci de réserver l'accès au corps aux classes moyennes et aux fils de notables ayant déjà bénéficié d'une instruction en dehors de l'institution²².

2. Affirmer une identité aérienne

2. 1. Des candidats bercés par les prouesses militaires

- 9 La période qui s'ouvre au lendemain de la Grande Guerre se caractérise par un certain désamour pour la fonction militaire qui, paradoxalement, épargne les écoles militaires²³. Celles-ci font l'objet d'une abondante littérature à partir des années 1930, notamment au sein de la *Revue des Deux Mondes*, organe de presse situé à la droite de l'échiquier politique français et très sensible aux questions scolaires²⁴. Sous l'appellation « Nos grandes écoles », une rubrique est dédiée à l'ensemble des écoles militaires, initiales comme d'applications, et tire à grands traits un tableau de ce qui attend tout futur officier. Ces articles mettent en avant certaines caractéristiques jugées nécessaires : sens de l'honneur, exemplarité, abnégation, devoir envers ses hommes, ses chefs et la patrie, etc. Fait tout à fait surprenant, l'École de l'air est la grande oubliée de cette rubrique²⁵. Oubli volontaire ou accidentel, il est difficile de répondre à cette question, mais ce manque souligne toutefois à quel point l'affirmation de la jeune École de l'air demeure partielle jusqu'au déclenchement des combats de 1940, tout comme la faible visibilité dont elle fait l'objet. Cette lacune est néanmoins largement compensée grâce à une littérature destinée à la jeunesse mettant en scène les exploits de certains pilotes aux faits d'armes retentissants tels que Georges Guynemer, Marc Pourpe, Raoul Lufbery, publiée à partir de la fin de la Grande Guerre²⁶ et prolongée dans la seconde moitié des années 1930 sous la plume de Jacques Mortane²⁷. Ces ouvrages participent à la diffusion d'une image mythifiée de l'aviateur, nouveau « chevalier du ciel » et contri-

buent ainsi à entretenir et motiver les vocations vers cette nouvelle armée. Cette mouvance s'inscrit dans le cadre plus large d'une reconstruction de l'idéal viril où, prenant le contrepied d'une représentation dévirilisante du poilu émise par les milieux pacifistes d'anciens combattants jusqu'en 1939, des courants vivaces continuent de cultiver les mythologies de la guerre et la virilité du champ de bataille. Se retrouvent dès lors dans les milieux conservateurs des sensibilités militaristes exaltant l'aventure martiale qui inspire ainsi un courant important de la littérature de guerre, celui des mémoires héroïques, des récits édifiants des combattants des tranchées ou des expéditions coloniales²⁸.

- 10 Si cette littérature est un facteur pouvant valoriser la fonction de l'officier et donc faciliter le recrutement de jeunes candidats, elle demeure toutefois un vecteur insuffisant pour créer une identité commune. À l'instar de l'ESM et de l'École navale, le rôle de l'encadrement au sein de l'École de l'air participe de cette mission.

2. 2. Cadres et « Anciens » : aux origines d'une identité collective

- 11 Les cadres au contact des jeunes officiers-élèves jouent un rôle très fort dans la formation militaire des élèves et leur préparation au rôle d'officier ; ils doivent contribuer à les éduquer autant qu'à les instruire. Soumis à l'obligation de posséder une exemplarité de la tenue, une discipline et toutes les vertus militaires, ils ont aussi pour mission de finaliser l'homogénéité du corps même des officiers. Leur objectif est de reproduire un esprit particulier, propre à chaque armée. Pour le cas bien spécifique de l'École de l'air, cette dernière injonction est d'autant plus problématique que les premiers instructeurs ne sont pas issus de l'armée de l'Air, mais de l'École spéciale militaire ou de Polytechnique, dont ils perpétuent les codes et les modèles d'instruction, laissant de fait peu de place à l'affranchissement tant attendu et annoncé de l'armée de l'Air. « Les instructeurs cyrards donnaient une ambiance "terrienne" à l'école sans tenter de lui donner la marque de l'aéronautique²⁹ » se souvient un ancien de la « promotion Astier de Villatte » (1936-1938). Pour remédier à cette situation et permettre l'instauration d'un esprit spécifique « aérien », les jeunes officiers des premières promotions sont donc, à leur sortie de scolarité, rappelés

en école en tant qu'instructeurs³⁰. L'objectif est de profiter de leurs connaissances aériennes tout comme de leur volonté de se démarquer de leurs homologues de terre et de mer pour participer à la création d'une cohésion propre à l'école et au corps des officiers de l'air. Cette opération est facilitée par le fonctionnement même de l'école qui, à l'instar de l'ESM ou de l'École navale, accorde une place forte au système d'« Anciens » reposant sur l'organisation des élèves en promotion, où chacune trouve sa place dans un système de filiation, où elle est la « fille promo » de la précédente. De cette organisation découle un système d'Anciens (« pères » directs) et de grands Anciens (« aïeux ») qui contribue à la formation des futurs officiers en transmettant un certain nombre de valeurs et de modèles qui doivent leur servir tout au long de leur carrière.

- 12 Cadres et Anciens participent ainsi à une pédagogie par l'imitation, définissant un modèle type de l'officier et que chacun doit s'efforcer d'approcher au mieux.

L'exemplarité des comportements, et notamment des valeurs combattantes, redevient alors un impératif senti et formulé par les hommes comme par les chefs. L'autorité de contact et l'obéissance à un chef passent dès lors par la reconquête ou le maintien d'une visibilité auprès des hommes de son unité. Des gestes et des symboles efficaces sont alors mis au service de cette visibilité indispensable à l'obéissance³¹.

- 13 Les fonctions combattantes, chevaleresques et héroïques sont particulièrement mises en avant et participent à la création d'une référence idéalisée vers laquelle tous, cadres comme élèves, doivent tendre. L'École dans son entier participe dès lors à l'instauration d'un esprit spécifique, propre à l'armée de l'Air. À la différence de l'ESM et de l'École navale, la figure de l'officier proposée comme modèle à atteindre se veut toutefois être davantage « moderne » et ne cherche non pas à s'ancrer dans un temps long, mais inversement à proposer un modèle rajeuni, héritier des combats très récents de la Grande Guerre, du Maroc ou de la Syrie³². Tous, cadres et élèves contribuent à mettre sur pied un nouveau type d'officier, aidé en cela par le partage de traditions communes et spécifiques.

2. 3. Instaurer des traditions

- 14 L'affirmation récente de l'armée de l'Air ne l'empêche pas de vouloir développer des réflexes corporatistes. Lors de l'ouverture de l'École de l'air, l'armée de l'Air vit encore sur la lancée de 1914, mettant en exergue le courage des pilotes, voire parfois leur indiscipline. Les élèves cherchent alors à reprendre à leur compte les meilleures traditions de l'École navale et de l'ESM, tout en leur donnant un aspect singulier et spécifique, propre au nouveau corps. L'École de l'air contribue ainsi à l'affirmation de la spécificité de la nouvelle armée par la mise en place rapide de rituels particuliers³³. Le premier réside dans l'instauration d'un chant traditionnel pour l'établissement. Est ainsi repris *les Rapaces*, refrain d'escadrille de 1914 popularisé par le cinéma.

Buvons frais sans nous faire de bile
Qu'on nous prépare un beau cercueil
Toutes les femmes de la ville
Demain seront peut-être en deuil.

Buvons en attendant la tuile
Pour une marraine y'a cent filleuls.
S'attendrir est bien inutile,
Partout nous trouvons bon accueil.
Notre moteur a son plein d'huile
Et nous faisons l'amour à l'œil. (bis)

Dans l'escadrille des rapaces
Le plus vieux a vingt-quatre ans
Le plus jeune sort de classe,
Capitaine y'a plus d'enfant.
Camarades, vivons en joie,
Si nous mourons c'est en volant
Pour serre-tête un bas de soie
Capitaine, y'a plus d'enfant.

Le rapace dans sa carlingue
Rit au ciel de toutes ses dents
Rit aux femmes, rit à la bringue,
Capitaine, y'a plus d'enfant.

Les verres il les descend en vrille
L'ennemi en flammes souvent
Mais toujours en looping les filles
Capitaine, y'a plus d'enfant.

- 15 Ce chant participe à la création d'un idéal guerrier propre à l'armée de l'Air. Si le dédain pour la mort, la consommation d'alcool ou de femmes ne constituent pas en tant que tels des nouveautés dans le répertoire des chants militaires³⁴, le caractère frondeur des hommes qui rejoignent l'armée de l'Air en constituent davantage. Ces paroles matérialisent la rupture qui s'opérerait ainsi entre les pilotes de l'armée de l'Air d'avec les officiers de l'armée de Terre ou de Mer : le caractère désinvolte, voire « tête brulée ». Ce sentiment n'est pourtant pas propre à l'armée de l'Air et se retrouve à des degrés divers à l'ESM ou l'École navale. À l'ESM, le mythe du « serment de 14 », lors duquel des saint-cyriens de la promotion *La croix du drapeau* auraient fait le serment de monter en ligne en gants blancs et casoars et se seraient ainsi sacrifiés pour la France pour montrer l'exemple, ancre dans les esprits des élèves-officiers de l'armée de Terre le panache des élèves de l'école, tandis que les noms des anciens élèves morts pour la France gravés sur les murs à l'ESM et l'École navale se font l'écho des destinées considérées comme exceptionnelles qu'ils ont pu avoir une fois sortis d'école. La différence fondamentale réside dans l'utilisation qui est faite de ces sentiments. Alors qu'à l'ESM et l'École navale le sacrifice ultime est vénéré et empreint d'une solennité forte, à l'École de l'air il semble davantage, si ce n'est raillé, tout au moins fortement dépossédé de ce caractère impérieux et magnifie à l'inverse un sacrifice empreint d'effronterie.
- 16 À ce chant s'ajoutent la création d'un insigne spécifique – un charognard offrant à ses petits encore dans le nid le poignard de l'officier de l'air – et la mise sur pied du baptême dit du « Vent dans les hélices » : ce baptême, analogie du vent qui fouette le visage des pilotes, place les élèves face aux hélices tournantes d'aéronefs, tandis que l'encadrement déverse le contenu de plusieurs bouteilles de champagne³⁵. Au même titre que les autres écoles de formation initiale, les élèves de première année sont affublés d'un surnom (les « poussins »), le système de baptême de promotion est repris, l'École fait l'objet d'un surnom, « le Piège »³⁶, tandis qu'un argot spécifique se met progressivement en place. Mettant volontiers l'accent sur la dimension hé-

roïque de leur fonction, les futurs pilotes puisent leurs références parmi les As de la Grande Guerre qui donnent les noms des premières promotions. La première d'entre elles est ainsi symboliquement baptisée « Guynemer » (1935-1937) tandis que l'École en reprend sa devise : « Faire face ». Pour affirmer cette filiation et cette tradition, le commandant de l'École est un aviateur de 1914-1918, le général Houdemon. Progressivement, le sentiment d'appartenir à un corps spécifique se manifeste : les aviateurs se définissent avant tout par leur appartenance à une élite dont la vocation est le sacrifice héroïque.

- 17 Si les traditions s'inspirent de celles de l'ESM et de l'École navale et visent dans un premier temps à affirmer la place de la nouvelle école, celles-ci cherchent à se construire dans le même temps en opposition à ces établissements. La discipline très forte qui caractérise la formation au sein de ces deux écoles³⁷ est volontiers présentée par les élèves et cadres comme « atténuée », marquée de l'esprit plus « décontracté » de l'armée de l'Air, et teintée de fantaisie et d'esprit cocardier individualiste³⁸, autant d'éléments qui caractériseraient l'officier de l'air et s'opposeraient à ceux de terre et de mer. L'instauration de traditions est donc un double moyen de s'affirmer vis-à-vis des autres armées : en externe en affirmant une singularité, mais aussi en interne en se détachant de la prégnance des deux armées concurrentes. Toutefois, ces discours doivent appeler à la vigilance et tiennent davantage de la reconstruction que de la réalité. L'École de l'air, tout comme l'ESM et l'École navale relève d'une pédagogie reposant avant tout sur une discipline coercitive, où la cohésion du corps des officiers importe plus que l'individu en tant que tel. Passées les toutes premières années durant lesquelles l'armée de l'Air cherche son identité, la figure de l'élève-officier pilote rêvant de gloire est décriée. Le pragmatisme des besoins véritables de l'armée ramène à la dure réalité du métier.

Des classes préparatoires qu'arrive-t-il à l'école ? Des jeunes gens pleins d'ardeur et d'entrain, plus sportifs qu'intellectuels, rêvant plus d'être pilote que soldat. De l'aviation, que savent-ils ? Ce que les revues et les journaux leur en disent. C'est-à-dire qu'ils n'en connaissent guère que le côté brillant, les beaux raids, les exploits valeureux qui flattent l'imagination. Mais de l'armée de l'Air, gardienne de notre ciel, que savent-ils ? Rien ou presque rien. Le travail

obscur, l'entraînement sans grandeur du temps de paix, les servitudes du métier, ils les ignorent³⁹.

- 18 Peu à peu se dessinent les contours du type de l'officier à la fois nouveau et traditionnel que l'École de l'air tente de créer.

3. Faire face à la guerre

3. 1. Former des officiers ou des pilotes ?

La vocation de l'air est différente de celle des deux autres armes qui sont des « ordres » ; l'aviateur, lui, est marqué plutôt par le pilotage et une tradition héritée des grands ancêtres de 1914 : fantaisie, primat du sport et individualisme de celui qui se retrouve seul aux commandes de son avion⁴⁰.

- 19 Cette vision de l'aviateur pilote qui serait un être à part, différent des officiers de terre et de mer, souligne les perceptions divergentes profondes qui existent au sein de l'armée de l'Air. Tout au long des années 1930, l'armée de l'Air est traversée par de vives tensions sur la finalité de l'officier, entre les partisans d'une fonction reposant principalement sur la primauté de la vocation aérienne et ceux pour qui la formation technique du pilote doit prévaloir. Ces différentes conceptions transparaissent hors de l'institution militaire et sont reprises et développées dans la sphère publique. Ainsi, en août 1939, un article paru dans la revue hebdomadaire de l'aviation *Les Ailes* souligne l'importance de la vocation aérienne des futurs pilotes au détriment de leur formation technique. « Certes l'officier aviateur doit posséder une instruction technique développée, une culture générale brillante, mais avant tout, son cœur doit être possédé par la passion du vol, la passion de l'espace. Ce sentiment-là, rien ne peut l'ébranler chez un vrai soldat de l'air⁴¹ ». Raison d'être de l'engagement des officiers dans l'armée de l'Air, la pratique du vol est érigée en but à atteindre par le général Pierre Weiss, aviateur de renom. Il est prolongé en cela par un appel aux jeunes Français à s'engager en tant que pilotes et qui ferait de l'aviateur « le premier rempart de la France » : « Les conditions de sa vie propre font de lui un homme exceptionnel dans lequel

s'allient l'attrait sportif du métier, le courage et la résolution que donne la vie quotidienne de l'air⁴² ». Cette vision doit toutefois appeler à la méfiance. Relayée par l'un des organes de propagande de l'aviation française, cette revue n'est pas la voix du ministère de l'Air, mais bien d'un passionné d'aviation : Georges Houard. Celui-ci y fait la part belle à l'idéal du chevalier du ciel : ce n'est pas tant la formation technique et tactique qui compte, mais bien le vol. Jusqu'à la veille du déclenchement de la guerre prévaut ainsi auprès du grand public l'idée selon laquelle le pilote, l'aviateur, serait un homme à part, aux antipodes des exigences de son statut d'officier, devenu presque accessoire. Dès décembre 1939, cette vision est toutefois condamnée. Dans un article de la *Revue de l'armée de l'Air*, revue institutionnelle du ministère de l'Air, une reprise en main s'opère. Il est annoncé que la tâche première de l'École de l'air est bien de former les futurs chefs de cette armée.

Question capitale qui semble cependant préoccuper médiocrement l'opinion. Pour le public, la question principale c'est la construction en nombre suffisant d'avions modernes, capable de rivaliser avec ceux de l'adversaire et même de les surpasser. Secondaire est la question de la formation du personnel qui doit les conduire et les utiliser. Il faut réagir contre cette tendance et dire bien haut que sans un personnel valeureux, commandé par des chefs hardis et cultivés, le matériel n'est rien, et qu'à matériel égal, c'est le plus courageux, le mieux entraîné, le mieux commandé qui remporte la victoire.

- 20 Par la suite, le ministère fustige, par le biais de cet auteur, l'image selon laquelle l'officier-pilote serait un « chevalier de l'air », où l'officier s'efface devant l'aviateur. « Maintenant il n'en est plus de même, et le premier a pris le pas sur le second⁴³ ». Dorénavant, la mission première qui doit incomber à l'école est l'apprentissage de l'exercice du commandement, répondant à « un enseignement parfaitement adapté à ce que l'on attend des officiers qu'elle forme⁴⁴ ». Ces recommandations demeurent néanmoins trop tardives. Force est de constater que la formation des futurs élèves-officiers de l'armée de l'Air est, à cette date, marquée par les divergences de conception et, à ce titre, lacunaire.

3. 2. L'École de l'air, une réalisation partielle

- 21 Les quelques témoignages laissés par les premiers élèves rejoignant l'École de l'air sont unanimes à souligner la faiblesse de la formation dispensée. Ainsi, le futur général d'armée aérienne Gabriel Gauthier, issu de la promotion de l'École de l'air 1936, fait part de son sentiment qu'un minimum de moyens a été donné à l'École et que l'état-major ne s'est pas du tout préoccupé d'en faire une grande école de l'air. Il reconnaît que les instructeurs sont pour beaucoup des passionnés, sans qu'ils représentent toutefois « le fin du fin parmi les officiers⁴⁵ ». Un ancien de la promotion 1937, la première à s'installer à Salon-de-Provence, souligne la médiocrité de l'organisation et de l'encadrement. Pour lui, les instructeurs ne sont pas des spécialistes et « on n'avait pas recherché l'élite intellectuelle militaire pour la mettre à l'École de l'air⁴⁶ ». Un constat similaire s'applique pour la promotion *Pinczon du Sel* (1939-1940) où il est spécifié que si les moniteurs accomplissaient assez bien leurs missions, ils n'étaient pas des professionnels hautement qualifiés, mais savaient néanmoins faire preuve de pédagogie, de patience et de camaraderie⁴⁷. Ces quelques critiques doivent être mises en regard avec le nombre d'élèves-officiers effectivement formés à l'École de l'air (près de trois cents entre 1935 et 1939) et ne sont nullement spécifiques à cette école. Elles se retrouvent à des degrés similaires à l'École navale et l'ESM, où la condamnation d'un enseignement scientifique et technique (appelé « la pompe ») participe de la cohésion même des élèves-officiers. Il est de bon ton de mépriser l'étude des matières littéraires et scientifiques au profit quasi exclusif des matières militaires. « L'esprit militaire » trouverait son expression la plus pure dans l'idéal du chevalier, fait d'audace et de droiture, de panache et d'abnégation, de foi et d'ardeur et entrainerait par extension un dédain pour l'étude et le calcul. Dès lors, ces quelques remarques sur la faible qualité de l'instruction participent à la cohésion de cette société juvénile, avide de faire ses preuves sur le terrain.
- 22 Au-delà de ces critiques, force est toutefois de constater que l'École souffre de nombreuses carences qui entravent la bonne formation des futurs pilotes. Au même titre que ses homologues, l'École de l'air

n'est en effet pas prioritaire dans les dotations en appareils aussi bien qu'en armement ; ce manque se doublant pour le cas bien particulier de l'armée de l'Air d'un redressement matériel réel mais tardif, compliqué et à bien des égards limité et inachevé⁴⁸. À la veille de la Seconde Guerre mondiale, les moyens font défaut à l'école pour assurer la formation et l'entraînement. L'apprentissage est fait d'un savant mélange d'instruction militaire, de cours au sol et par intermittence de missions aériennes, tandis que l'équipement ressemble davantage à celui de la Première Guerre mondiale⁴⁹. « On retiendra que sur le plan intellectuel, l'École de l'air n'est pas au niveau de ce qu'elle prétendait être » se rappelle un ancien de la promotion *Pinczon du Sel*⁵⁰. Il serait toutefois faux d'affirmer ici que l'armée de l'Air française fait figure d'exception. De tels manques caractérisent aussi bien la formation des officiers de la *Royal Air Force* britannique que la *Luftwaffe* allemande. La première se caractérise par un faible nombre d'instructeurs, d'appareils comme de terrains d'aviation qui entravent la bonne instruction des pilotes, dont les effectifs formés sont insuffisants⁵¹, tandis que la dispersion des unités et écoles de formation britanniques pose dans le même temps la question de l'homogénéité de l'apprentissage au regard de la finalité combattante. Outre-Rhin, la formation des pilotes de la *Luftwaffe* souffre de fortes lacunes et, comme le souligne Karl-Heinz Frieser, la supériorité des pilotes allemands lors des combats de mai-juin 1940 relèverait davantage du cliché que de la réalité et dans les faits, la qualité de leur formation serait inférieure à celles des Alliés⁵².

- 23 Au déclenchement de la campagne de France, l'École de l'air est en plein bouleversement. Réalisation très récente, elle s'accorde enfin à définir le type d'officier qui répondrait aux besoins à venir de l'armée de l'Air : loin de la figure du « chevalier du ciel » fait d'audace et individualiste, celui-ci doit s'insérer dans un corps désormais cohérent, privilégiant la cohésion et l'uniformité de l'ensemble aux dépens de l'individualisme des débuts de l'armée de l'Air. La figure même de l'officier de l'air technicien tend à s'affirmer. S'il est volontiers présenté comme rompant avec le modèle de l'armée de Terre ou de Mer, cette « rupture » est toute relative. L'organisation et le fonctionnement même de l'École de l'air sont calqués sur ceux des grandes écoles militaires dont le prestige et l'ancienneté se font sentir. L'affranchissement tant souhaité, qui était à l'origine même de la création de cet

établissement, reste limité. Le manque de matériel, la faiblesse de l'instruction à ses débuts, l'origine des premiers instructeurs combinés au calendrier de l'année 1940 accentuent les difficultés d'affirmation tout en consolidant dans le même temps, paradoxalement, la place de la nouvelle école dans le paysage militaire. À la suite de la défaite, le maintien et la réouverture de l'École sont au cœur des préoccupations du commandement aérien⁵³, preuve que cet établissement est désormais ancré dans le paysage militaire.

NOTES

1 BAREY Morgane, « À rude école ». *La formation initiale des officiers français à l'épreuve de la Seconde Guerre mondiale (1940-1945)*, thèse de doctorat sous la direction de WIEVIORKA Olivier, ENS-Paris Saclay, 2021, pp. 26 et 88-90.

2 Rapport au président de la République française, JOFR, 4 juin 1933, p. 5938.

3 CENTRE D'ÉTUDES D'HISTOIRE DE LA DÉFENSE, *Formation initiale de l'officier français de 1800 à nos jours : études de cas*, ADDIM, 1999, 222 p. ; DELBOS Jean-François, *La Formation des officiers de l'armée de Terre de 1802 à nos jours*, Paris, L'Harmattan, 2001, 178 p. ; GEISTDOERFER Patrick, « La formation des officiers de marine : de Richelieu au ^{XXI}^e siècle, des gardes aux "bordaches" », *Techniques & Culture*, n° 45, 2005, [en ligne].

4 BOËNE Bernard, « La formation initiale et sa place dans le continuum de la formation des officiers de carrière », *Stratégique*, n° 116, 2017, pp. 37-60. ; HAMELIN Fabrice, « Le combattant et le technocrate. La formation des officiers à l'aune du modèle des élites civiles », *Revue Française de Science Politique*, vol. 53, n° 3, 2003, pp. 435-463 ; HOFFMANN Gérard (dir.), *La Formation initiale des officiers*, Allemagne, Belgique, Canada, Espagne, États-Unis, France, Italie, Pays-Bas et Royaume-Uni, Actes du colloque international organisé à Coëtquidan les 12, 13 et 14 mai 1992, Paris, Centre de sociologie de la Défense nationale, 226 p. ; LAUZIER Jean-Yves, « Formation des élites de l'armée de Terre : l'approche en trois dimensions », *Stratégique*, n° 116, 2017, pp. 91-100 ; ZAJEC Olivier, « Introduction générale. La formation contemporaine des élites militaires, un enjeu de politique publique », *Stratégique*, n° 116, 2017, pp. 11-35.

- 5 DELMER Christophe, « La promotion 1939 “Pinczon du Sel” dans la tourmente », *Le Piège*, n° 128, mars 1992, p. 30. ; FLEURENCE Michel, « La naissance d'une grande école », *Le Piège*, n° 135, décembre 1993, pp. 5-12. ; Général SILVESTRE DE SACY Hugues, « L'École de l'air, école d'ingénieur, école d'officier, une étude de perception », in Centre d'études d'histoire de la Défense, Formation initiale de l'officier français de 1800 à nos jours : études de cas, ADDIM, 1999, pp. 113-141.
- 6 GOURDIN Patrice, *L'École de l'air, contribution à l'histoire des élites militaires de la République*, thèse de doctorat sous la direction de LEQUEN Yves, Université Lumière-Lyon II, 1996, 684 p. ; BAREY Morgane, « À rude école », *op. cit.*
- 7 Une analyse des archives conservées par l'École de l'air n'a malheureusement pas été possible en raison de la situation sanitaire actuelle.
- 8 FLEURENCE Michel, « La naissance d'une grande école », *op. cit.*, pp. 5-12.
- 9 Rapport au président de la République française, JOFR, 4 juin 1933, p. 5938.
- 10 *Idem.*
- 11 *Idem.*
- 12 Décret du 4 juin 1933, JOFR, 4 juin 1933, p. 5938.
- 13 Général SILVESTRE DE SACY Hugues, « L'École de l'air, école d'ingénieur, école d'officier, une étude de perception », *op. cit.*, p. 114.
- 14 CAILLETEAU François, PELLAN Alain, *Les Officiers français dans l'entre-deux-guerres, Une génération dans la tourmente*, Paris, Economica, 2012, pp. 12-13.
- 15 Note au sujet de la promotion Astier de Villatte, SHD AI 96 F 9459.
- 16 BELHOSTE Bruno, « Anatomie d'un concours », *Histoire de l'éducation*, n° 94, 2002, en ligne.
- 17 Instruction relative aux conditions d'admission à l'École de l'air (élèves-officiers de l'Air, cadre navigant), n° 393-3/EMG, Paris, 5 mars 1934.
- 18 Décret portant réglementation de l'École spéciale militaire, Bulletin officiel des ministères de la Guerre, des Pensions et de l'Air, 11 octobre 1935, p. 3544 ; Programme des conditions d'admission à l'École de l'air, *op. cit.*
- 19 MURACCIOLE Jean-François, *Les Français Libres, l'autre résistance*, Paris, Tallandier, 2009, p. 108.

- 20 PROST Antoine, *Regards historiques sur l'éducation en France, XIX^e-XX^e siècles*, Paris, Belin, 2007, p. 241.
- 21 COT Pierre, *L'Armée de l'Air, 1936-1938*, Paris, Grasset, 1939, p. 156.
- 22 COTON Christel, « Briller sous l'épaulette. Capital culturel et capital combattant dans le corps des officiers de l'armée de Terre », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 191-192, 2012, p. 17.
- 23 BAREY Morgane, « À rude école », *op. cit.*, pp. 49-58.
- 24 BARREAU Jean-Michel, *Vichy contre l'école de la République, Théoriciens et théories scolaires de la « Révolution nationale »*, Paris, Flammarion, 2000, pp. 93-94.
- 25 Général BORIE L., « Saint-Maixent », *Revue des Deux Mondes*, février 1928, pp. 549-568 ; DUPONT Marcel, « Nos grandes écoles, Saumur », *Revue des Deux Mondes*, novembre 1930, pp. 47-65 ; Contre-amiral DRUJON, « Nos grandes écoles, l'École navale », *Revue des Deux Mondes*, août 1930, pp. 570-590 ; Général NORMAND Robert, « Nos grandes écoles, l'École du génie », *Revue des Deux Mondes*, mars 1929, pp. 168-185 ; Général TANANT A., « Nos grandes écoles, Saint-Cyr », *Revue des Deux Mondes*, mars 1926, pp. 39-58.
- 26 À titre d'exemple, voir : BORDEAUX Henri, *Le Chevalier de l'Air, la vie héroïque de Guynemer*, Paris, Plon, 1918, 306 p.
- 27 MORTANE Jacques, *Jean Mermoz*, Paris, Plon, 1937, 95 p. ; *Idem*, *La Guerre des ailes (1914-1918), Carré d'as, Guynemer, Nungesser, Madon, Dorme*, Paris, Baudinière, 1934, 320 p. ; *Idem*, *Deux archanges de l'air, Georges Guynemer et Jean Mermoz*, Paris, La technique du livre, 1937, 128 p. ; *Idem*, *Deux grands chevaliers de l'aventure : Marc Pourpe et Raoul Lufbery*, Paris, Baudinière, 1937, 317 p. Pour une analyse historique de l'émergence de cette littérature durant la période, voir XUAN-BAO Bui, *Aviation et littérature : naissance d'un héroïsme nouveau dans les lettres françaises de l'entre-deux-guerres*, Paris, A. Dubin, 1961, 604 p. et WOHL Robert, « Par la voie des airs : l'entrée de l'aviation dans le monde des lettres françaises, 1909-1939 », *Le Mouvement social*, 145, décembre 1988, pp. 41-64.
- 28 CAPDEVILA LUC, « La quête du masculin dans la France de la défaite (1940-1945) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, n° 117-2, 2010, [En ligne], <http://journals.openedition.org/abpo/1773>.
- 29 Note sur la promotion Astier de Villatte, SHD AI 96 F 9459.
- 30 RAMIÈRE DE FORTANIER Arnaud, *Historique de l'École de l'air*, Service historique de l'armée de l'Air, Vincennes, s.d., dactylographié, non paginé, SHD AI

31933.

31 SAINT-FUSCIEN Emmanuel, « Pourquoi obéit-on ? », *op. cit.*, p. 11.

32 RAMIÈRE DE FORTANIER Arnaud, *Historique de l'École de l'air*, *op. cit.*

33 D'ABZAC-EPEZY Claude, *L'Armée de l'Air de Vichy, 1940-1944*, Vincennes, Service historique de l'armée de l'Air, 1997, p. 64.

34 BRYON-PORTET Céline, « Les rites de convivialité dans les escadrons de chasse de l'armée de l'Air », *Communication et organisation*, n° 44, 2013, pp. 149-164 ; PAVEAU Anne-Marie, « Images de la militarité dans les chants de l'armée de Terre française », in THIEBLEMONT André (dir.), *Cultures et Logiques militaires*, Paris, PUF, 1999, pp. 211-260.

35 Sous-lieutenant RAMIÈRE DE FORTANIER Arnaud, *Historique de l'école de l'air*, *op. cit.*

36 La légende veut qu'en arrivant à l'école de Versailles située dans les « Petites Écuries », un élève de la promotion 1935, confronté à une école encore à ses débuts et balbutiements se demande ce qu'il est venu faire dans « ce piège à cons ». Quelques années plus part, avec le déménagement vers Salon, une version plus poétique associerait ce surnom au mistral, qui, propulsant les élèves vers le sud de la base, les empêcherait ensuite de s'en échapper.

37 BAREY Morgane, « À rude école », *op. cit.*, pp. 133-136.

38 Historique de la promotion Guynemer d'après le Général GUERNON recueilli par le SLT RAMIÈRE DE FORTANIER le 10 novembre 1966, *Annexes à l'histoire de l'École de l'air*, SHD AI 96 F 9459.

39 Capitaine DE LAMARZELLE, « L'École de l'air », *Revue de l'armée de l'Air*, n° 119, nov.-déc. 1939, pp. 636-637.

40 Note au sujet de la promotion Astier de Villatte, *op. cit.*

41 Général WEISS Pierre, « Une école de chef : L'École de l'air », *Les Ailes*, n° 949, 24 août 1939, p. 1.

42 « JEUNES FRANÇAIS, L'armée de l'Air vous appelle ! », *Les Ailes*, n° 949, 24 août 1939, p. 1.

43 Capitaine DE LAMARZELLE, « L'École de l'air », *op. cit.*, pp. 633-634.

44 *Idem*, p. 636.

45 Cité par Général SILVESTRE DE SACY Hugues, « L'École de l'air, école d'ingénieur, école d'officier, une étude de perception », *op. cit.*, p. 114.

46 *Idem*, p. 115.

47 DELMER Christophe, « La promotion 1939 “Pinczon du Sel” dans la tourmente », *op. cit.*, p. 30.

48 JUILLIET Clair, « L'expression d'une influence de l'État sur l'aviation militaire française (1933/34-1945) », in OLIVIER Jean-Marc (dir.), *Histoire de l'armée de l'Air et des forces aériennes françaises du XVIII^e siècle à nos jours*, éditions Privat, Toulouse, 2014, p. 210.

49 DELMER Christophe, « La promotion 1939 “Pinczon du Sel” dans la tourmente », *op. cit.*, p. 27.

50 *Idem*, p. 115.

51 Musée en ligne de la Royal Air Force, <https://www.rafmuseum.org.uk>.

52 FRIESER Karl-Heinz, *The Blitzkrieg Legend, The 1940 Campaign in the West*, Naval Institute Press, Annapolis, 2012, pp. 49-54.

53 Lettre 4829/Cab. Mil. 1 du 29 juillet 1940, SHD AI 3 D 24, cité par GOURDIN Patrice, *L'École de l'air*, *op. cit.*, p. 142. Voir aussi BAREY Morgane, « À rude école », *op. cit.*, pp. 213-216.

RÉSUMÉS

Français

L'ouverture de l'École de l'air en 1935 s'insère dans une logique de tentative d'affirmation de l'armée de l'Air vis-à-vis des armées de Terre et de Mer. En créant un établissement qui se veut être en rupture avec le modèle de l'École spéciale militaire et de l'École navale, celle-ci vise à offrir à « ses » officiers les bases d'une formation commune et d'une instruction indispensable aux futurs cadres de l'armée de l'Air. Au-delà de la dimension militaire, la mise sur pied de cette école répond dans le même temps à la nécessité d'instaurer une cohésion à des officiers faisant jusqu'à présent l'objet d'une formation disparate. Si les volontés sont fortes, dans les faits le déclenchement de la guerre à compter de septembre 1939, puis de la campagne de France en mai-juin 1940 souligne les difficultés qui accompagnent cette montée en autonomie.

English

The opening of the *École de l'air* in 1935 is part of an affirmation attempt from the Air Force towards Army and Naval Forces. By creating a new school, breaking from the army and naval military academies' model, it aims to offer to « its » officers the basis of a common training and an essential instruction to the futures leaders of the Air Force. Beyond the military as-

pects, this creation is also an answer to the necessity to provide a cohesion to officers trained until then in different units. The beginning of the war and the French Campaign in May-June 1940 underlines nonetheless the difficulties coming with this gain of autonomy.

INDEX

Mots-clés

École de l'air, formation initiale, École spéciale militaire, École navale, officiers, autonomie

Keywords

École de l'air, military training, officers, military academy, École spéciale militaire, école navale

AUTEUR

Morgane Barey

Docteur en histoire contemporaine. Chargée de recherches au sein du bureau Terre de la division recherches, études et enseignements (DREE) au Service historique de la Défense de Vincennes.

morgane.barey@intradef.gouv.fr