

La coopération aéronautique franco-italienne pendant la Grande Guerre

Patrick Facon



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rha/3263>
ISBN : 978-2-8218-0516-3
ISSN : 1965-0779

Éditeur

Service historique de la Défense

Édition imprimée

Date de publication : 15 septembre 2008
Pagination : 86-95
ISSN : 0035-3299

Référence électronique

Patrick Facon, « La coopération aéronautique franco-italienne pendant la Grande Guerre », *Revue historique des armées* [En ligne], 252 | 2008, mis en ligne le 05 août 2008, consulté le 19 avril 2019.
URL : <http://journals.openedition.org/rha/3263>

Ce document a été généré automatiquement le 19 avril 2019.

© Revue historique des armées

La coopération aéronautique franco-italienne pendant la Grande Guerre

Patrick Facon

- 1 La coopération aéronautique interalliée au cours de la Grande Guerre a été l'objet de fort peu de travaux et l'historiographie est encore plus ramassée quand on s'intéresse à l'industrie aéronautique, aux transferts de technologies qui s'y rapportent ou encore aux marchés passés entre les différents pays de l'Entente. Et pourtant, la France peut se targuer d'avoir été un des piliers de l'effort de guerre dans le domaine de l'aviation, en livrant aux États-Unis, à la Grande-Bretagne, à la Belgique, à la Russie, à la Roumanie et à l'Italie un aéroplane sur cinq et un moteur sur quatre dont elle a assuré la fabrication. Ici, l'histoire confine au mythe, en conférant aux autorités françaises le beau rôle, celui d'un État qui aurait approvisionné ses partenaires de la façon la plus désintéressée, sans penser à autre chose qu'au bien de l'alliance. La réalité est bien différente dans le sens où non seulement Paris n'a eu de cesse que de protéger jalousement ses intérêts politiques, stratégiques techniques et financiers, mais que ses alliés n'ont jamais été traités sur le même pied d'égalité quand il s'est agi de leur porter assistance.
- 2 Le cas italien se révèle d'autant plus intéressant et singulier qu'il éclaire parfaitement la problématique énoncée précédemment et que les gouvernements en place à Rome, même s'ils ont fait allégeance à la Triplice, ont bénéficié dans les années précédant la guerre d'un soutien non négligeable de la part des Français. Lorsque l'Italie se range aux côtés de l'Entente, l'idée d'un soutien plus ou moins actif de sa principale alliée semble certes acquise, mais existe-t-il une politique industrielle commune que les deux partenaires auraient définie dès avant les hostilités ? Ou bien, rien n'a-t-il été décidé ou prévu ? Quelle part la France est-elle prête à prélever sur les allocations d'aéroplanes et de moteurs destinées à ses partenaires au profit de l'aéronautique italienne et qu'attend cette dernière des avionneurs et des motoristes d'outre-Alpes ? Quelle ampleur a revêtu cette collaboration et quels calculs politiques et stratégiques avoués ou non s'y rattachent ? Tels sont quelques-uns des questionnements qui constituent les fils d'une

étude dont l'élaboration n'a guère été facilitée, loin s'en faut, par la rareté des documents et la relative pauvreté des fonds d'archives.

La part italienne dans la politique française d'exportations aéronautiques

- 3 Comprendre les rapports franco-italiens dans le domaine de l'industrie aéronautique suppose dans un premier temps d'aborder la politique appliquée par les autorités françaises en matière d'exportations vers les pays de l'Entente. Dans les années d'avant-guerre, explique l'historien économiste Emmanuel Chadeau, ces affaires sont traitées « *directement par les dirigeants des firmes françaises à l'occasion de contacts très parisiens quand (elles ne sont pas négociées) par des intermédiaires spécialisés rétribués à la commission et susceptibles de fournir des avances immédiates aux producteurs, le plus souvent des banquiers privés en relation ancienne avec les pays concernés* »¹. Ces pratiques sont fort courantes, notamment de la part de Blériot et de Nieuport ou encore de Farman, sociétés qui ne subissent aucun contrôle sur les ventes à l'extérieur de la part du ministère de la Guerre. Ces mêmes constructeurs procèdent également à une assez large distribution de leurs brevets qui leur rapportent des dividendes élevés, provenant d'Italie par exemple, où une industrie aéronautique est en gestation. Au total, avant le conflit, au moins un quart de la production industrielle aéronautique, tant pour les cellules que les moteurs, prend le chemin de l'étranger, rapportant aux industriels français des bénéfices d'autant plus conséquents que les prix pratiqués sont bien plus élevés qu'en France même².
- 4 Lorsque surviennent les hostilités, les maisons en question s'appliquent à conserver vaille que vaille cette belle rente de situation, tout en fournissant à l'aéronautique militaire française de vastes quantités de matériels. Les commandes pleuvent d'autant plus que Paris autorise les entreprises aéronautiques nationales à ravitailler les aviations alliées, à la condition que de telles opérations puissent être l'objet d'une vérification de principe de la part des pouvoirs publics. Les gouvernements amis de la France sont autorisés à s'adresser aux fabricants français de leur choix, à leur passer commande et à les rétribuer directement. Appliqué tout d'abord à la Grande-Bretagne, la Belgique et la Russie, ce processus est étendu un peu plus tard à la Grèce et à l'Italie.
- 5 La situation apparaît bientôt si aberrante et contraire aux intérêts de l'État que, dans les quelques semaines qui suivent le déclenchement du conflit, le gouvernement Viviani décide de réagir. Entre décembre 1914 et l'été 1915, un semblant d'organisation aéronautique interalliée s'emploie, avec plus ou moins de bonheur, à réglementer les marchés aéronautiques afin d'éviter que, les ventes à l'extérieur étant plus rentables pour les industriels, ces derniers ne leur donnent la priorité, au détriment de l'aéronautique militaire française. « *Sans création d'organismes particuliers, souligne Emmanuel Chadeau, mais par le moyen des réunions du GQG, de l'état-major, commença à se faire jour une organisation aéronautique interalliée.* »³ Dans le même temps, le ministère de la Guerre prend à son compte les plans de production, non sans stipuler, en juin 1915, que les ventes en dehors de la France ne dépasseront pas 15 % des avions et des moteurs sortis des ateliers⁴. Ainsi, les exportations d'équipements se retrouvent liées le plus étroitement qui soit à la définition des besoins nationaux. Enfin, au cours du dernier trimestre de cette même année, les commandes alliées sont subordonnées à des autorisations préalables de la part des autorités militaires.

- 6 En à peine une année, l'emprise de l'État sur l'activité d'un marché initialement fondé sur des bases pour le moins libérales s'est donc fait de plus en plus sentir. Toutefois, l'évolution vers une emprise complète des pouvoirs publics se révèle bien plus lente : c'est seulement en 1917 que les exportations directes de matériels aéronautiques sont totalement interdites par le ministère de la Guerre. En procédant de la sorte, Paris ne fait que réglementer un marché à caractère éminemment stratégique ; mais il n'en parvient pas moins par là même à convaincre ses grands alliés de l'idée selon laquelle leurs intérêts seraient mieux défendus par les autorités officielles que par les industriels eux-mêmes.
- 7 La définition d'une politique générale et la coordination des besoins exprimés par les alliés n'en restent pas moins une pure vue de l'esprit. En avril de cette même année 1917, un service interallié de l'aviation est bien constitué afin de réaliser une certaine unité dans les programmes, mais aussi et surtout pour encadrer le processus de coopération franco-américain, incluant à la fois les besoins qui concernent l'aéronautique militaire française et ceux des aviations de l'Entente. L'existence de cet organisme n'en reste pas moins des plus éphémères puisque sa suppression intervient quelques mois plus tard. Le député d'Aubigny, qui a pris à cœur les problèmes d'aviation au sein de la commission de l'armée, regrette cette dernière initiative, en soulignant qu'elle s'identifie non seulement à une erreur grave, mais qu'elle marque l'arrêt presque définitif de tous les efforts entrepris en ce sens ⁵.
- 8 À une Italie précipitée dans le conflit européen en mai 1915, la France est-elle en mesure d'apporter le soutien d'une industrie qui commence à peine à s'adapter aux nécessités et aux exigences d'un conflit de longue durée ? Pour cette seule année, les ateliers sortent 4 489 avions et 7 086 moteurs, et la vocation exportatrice que le pays s'est forgée avant les hostilités continue de s'affirmer avec force. Les avionneurs et les motoristes français jouent bien « *une fonction vitale* » ⁶ à l'égard des aéronautiques alliées, notamment celle de la Russie et de la Belgique, un peu moins celle de la Grande-Bretagne. Cette « fonction vitale » transparaît à travers quelques chiffres éloquentes, tel celui d'une production qui dépassera, en quatre années et demie, plus de 50 000 cellules (représentant 965 types d'appareils différents) et un peu plus de 90 000 moteurs. Aucun doute n'est possible, l'aviation française est assurément parée d'un rôle dominant.
- 9 La part de ce total dont bénéficient les Italiens constitue à l'évidence un indicateur précieux de la façon dont les deux pays ont envisagé et conduit leur coopération en matière de fournitures industrielles. Une première remarque concerne l'antériorité des rapports franco-italiens dans ce domaine. C'est en effet dès avant la Grande Guerre que la France, qui voue un quart de sa production aéronautique à l'exportation, noue des liens avec l'Italie. Si cette dernière se situe assez loin derrière la Grande-Bretagne et la Russie, son aviation n'en est pas moins équipée, lorsque Rome déclare la guerre à l'Autriche-Hongrie, d'une quinzaine d'escadrilles dont les matériels sont presque tous français, qu'il s'agisse des Blériot, des Nieuport et des Maurice Farman (ces derniers sont produits sous licence par des ateliers situés à Varèse et Turin).
- 10 Globalement parlant, quelle proportion des avions fabriqués en France tout au long de la Grande Guerre est-elle délivrée à l'aéronautique militaire italienne de 1915 à 1918 ? Sur les 51 700 appareils sortis d'usine du 1^{er} août 1914 au 31 décembre 1918, quelque 9 460 (soit environ 20 %) sont pris en compte par les pays de l'Entente ⁷.

Livraisons d'avions aux pays de l'Entente (voir annexe 1)

- 11 La part réservée à l'Italie représente un pourcentage très faible de la production totale, de l'ordre de 2,5 %, et ce pays ne vient qu'en quatrième position dans l'ordre des exportations françaises. Si l'on considère le nombre d'appareils acquis par les alliés, les Italiens, avec 13,7 %, viennent loin derrière les États-Unis qui, en 1917-1918, se taillent la part du lion (34,8 %). Les échanges industriels avec l'alliée transalpine comptent, à l'évidence, pour une proportion relativement mineure.
- 12 La même constatation se dégage lorsqu'on aborde le domaine des moteurs, qui constitue un autre secteur important des ventes à destination de l'Entente. Le tableau qui suit en est une très frappante illustration. Au total, la France fournit à ses partenaires 24 900 des 92 386 moteurs qu'elle produit de 1914 à 1918, un des chiffres les plus considérables de tous les belligérants.

Livraisons de moteurs aux pays de l'Entente (voir annexe 2)

- 13 Avec 4,5 %, l'Italie en acquiert près de douze fois moins que les Britanniques et six fois moins que les Russes. Elle vient aussi largement derrière la Grande-Bretagne, qui reçoit presque la moitié de ce que reçoivent les alliés.

Une stratégie industrielle commune ?

- 14 Certes, ce sont avant tout les Britanniques, les Russes et, à partir de 1917, les Américains qui bénéficient de la manne aéronautique française. Mais comment expliquer une telle situation ? Les usines transalpines ont-elles produit suffisamment d'appareils et de moteurs pour satisfaire les besoins de leur propre aviation militaire ? Ou bien les Italiens bénéficient-ils d'une priorité moindre dans l'ordre des préoccupations de la France ? Dans quelle mesure la collaboration avec les Italiens apparaît-elle comme une préoccupation stratégique de première importance aux yeux des autorités françaises ? Ou encore les besoins italiens dans le domaine de l'aviation sont-ils inférieurs à ceux des autres alliés de l'Entente, Belgique et Roumanie exclues ? Une stratégie industrielle commune s'est-elle nouée entre les deux alliées latines ? Des programmes cohérents, ayant ou non une certaine ampleur, ont-ils été élaborés ou bien la coopération s'est-elle, en fin de compte, bornée à des accords au coup par coup ?
- 15 La réponse à toutes ces questions implique de comparer la situation franco-italienne à d'autres processus, notamment celui qui prend corps entre les États-Unis et la France en 1917-1918. De tout cela, on peut déduire que jamais la coopération avec l'Italie n'a atteint le niveau qu'elle a connue avec les Américains ou encore les Britanniques⁸. Pourtant, si aucun accord de coopération industrielle n'a été conclu avec Rome, comme cela a été le cas avec Washington, de nombreuses et intéressantes initiatives ont été prises par les deux partenaires, sans toutefois aboutir à des marchés vraiment importants, même si des opérations de transferts de technologies ont été envisagées et menées en partie à bien.
- 16 Dans les 15 % de ventes à l'exportation autorisées par les autorités françaises, l'Italie semble apparemment ne pas tenir une place conséquente. La consultation des archives montre pourtant que les demandes formulées par la mission militaire italienne à Paris ne

laissent pas d'être importantes. Comme le font les autres alliés, les Italiens procèdent en fonction d'un principe simple qui consiste à commander en France les matériels qui leur font le plus défaut. Toutefois, parce qu'elles ne disposent elles-mêmes pas des matériels concernés ou encore qu'elles accordent la priorité au développement de leur propre aviation ou aux aéronautiques d'autres alliés, les autorités françaises sont amenées à faire des choix⁹.

- 17 La preuve en est que quelques semaines après son entrée en guerre, à l'été 1915, l'Italie fait part de son intention d'acquérir dans les plus brefs délais une douzaine de chasseurs Nieuport pour assurer des missions de défense aérienne sur le front qu'elle vient d'ouvrir face à l'Autriche-Hongrie. Les demandes s'amplifient en mars 1916 où ce pays, ayant décidé de s'engager dans un vaste un plan d'accroissement de son aéronautique, compte bien sur la France pour l'aider à concrétiser son projet. Il s'agit de construire une « flotte offensive » qui supposerait la livraison de 60 Nieuport supplémentaires, d'une centaine de moteurs Le Rhône et de 400 mitrailleuses Lewis, tout en assurant la formation d'une douzaine de pilotes à l'École Nieuport. Les autorités italiennes sont en effet dans un grand embarras : elles n'ignorent pas que la maison Macchi, à Varèse, demande de trois à quatre mois pour fournir les avions nécessaires, et elles savent que les Le Rhône seront très difficiles à faire fabriquer par les motoristes nationaux. Aussi, pour intéresser les Français à leur cas, insistent-elles sur l'urgence de la situation et la nécessité d'aller vite, sous peine de graves conséquences militaires.
- 18 Après traitement par la 12^e direction du ministère de la Guerre, la demande est expédiée au Grand Quartier général (GQG), qui estime impossible de répondre de façon positive. Joffre argue d'abord du fait qu'il reste 15 escadrilles de Nieuport à former au sein de sa propre aviation et que les 45 Nieuport fournis mensuellement aux armées du Nord et du Nord-Est sont à peine suffisants pour assurer le ravitaillement des unités déployées sur le front. Révélant l'importance mineure qu'il accorde au programme de son alliée transalpine, il conclut : « *Je regrette de ne pas avoir été consulté au sujet de la cession de Nieuport monoplaces consentie en février au gouvernement italien ; j'aurais certainement émis un avis défavorable en raison de nos besoins et de ceux des Russes.* »¹⁰ La déception est grande chez les Italiens qui tentent d'actionner de nombreux leviers, dont le chef de la mission militaire française auprès du GQG, « *pour obtenir que le gouvernement français retire la défense d'exportation et donne à l'armée italienne alliée l'aide dont elle a en ce moment si grand besoin* »¹¹. Si, au cours du premier semestre de 1916, le même Joffre autorise la cession de 20 cellules Nieuport pour Le Rhône de 110 ch, il prévient qu'il n'est pas question de fournir les moteurs correspondants. À ses yeux, ce sont en effet les besoins du front français qui prédominent et, par ailleurs, il accorde la priorité à une commande britannique devant être honorée pendant le second semestre. « *Il doit être entendu avec les Italiens, écrit le chef du 1^{er} bureau du GQG, que la cession de 20 cellules Nieuport pour Rhône 110 HP ne leur confère aucun droit à une fourniture supplémentaire de moteurs.* »¹²
- 19 Les autorités françaises, le GQG de Chantilly en particulier, fondent leur politique sur un principe des plus simples et élémentaires : l'armement et la constitution des escadrilles du front occidental passent avant toute autre préoccupation, quelle qu'elle soit. Dans le même temps, les processus à travers lesquels vont être gérées les demandes formulées par les alliés de l'Entente dans le domaine de l'aéronautique se mettent en place. Dès les dernières semaines de 1915, la Direction de l'aéronautique militaire ne prend plus aucune décision en matière d'exportation de matériels aériens sans avoir pris auparavant l'avis du commandant en chef.

- 20 À la lecture des archives, d'autres éléments d'explication n'en émergent pas moins. Ils montrent à quel point les facteurs d'ordre stratégique et diplomatique entrent en ligne de compte dans les choix faits par les militaires français. Se référant aux premières commandes italiennes, Joffre précise qu'il entend renforcer avant toute chose l'aviation russe. Les retards enregistrés dans les livraisons de Le Rhône sont même si considérables que le GQG préconise d'orienter les exportations sur d'autres types de moteurs, tant pour l'Italie que pour la Russie. Solution « *très désirable* » selon lui ¹³, le commandant en chef français propose même de réduire de façon conséquente la part italienne pour mieux servir les Russes. Enfin, Chantilly souhaiterait amener l'alliée transalpine à développer sa propre industrie de manière à pourvoir à ses besoins, l'instruction d'un certain nombre de pilotes italiens sur Nieuport étant accordée en effet pour « *inciter le gouvernement italien à pousser sa propre fabrication* » ¹⁴.
- 21 Les mêmes arguments reviennent sous la plume des militaires français lorsque, en novembre 1916, la *Missione Militare in Francia* approche la Direction de l'aéronautique militaire, confiée à l'époque au colonel Régnier, pour solliciter d'importantes quantités de matériel : acquisition du plus grand nombre possible de moteurs Hispano-Suiza de 150 ch, parce que les usines SCAT de Turin sont dans l'incapacité de les fournir avant avril 1917 ¹⁵ ; achat de Le Rhône de 110 ch, du fait que les ateliers Gnome-et-Rhône de Turin ne pourront en produire en grandes séries avant le mois de février 1917 ; cession de chasseurs SPAD Hispano-Suiza de 150 ch, avec leur armement (mitrailleuse Vickers). Le GQG, toujours préoccupé par l'armement de sa propre aéronautique, limite les exportations à une vingtaine de SPAD pour le premier semestre de 1917, non sans susciter une grande déception à Rome ¹⁶. Il en va de même en octobre de la même année où l'Italie souhaite s'équiper du plus grand nombre possible de cellules Nieuport de 120 ch et de SPAD de 150 ch. La France répond qu'elle peut seulement céder 50 des premiers et 25 des seconds (il s'agit d'appareils réparés). Le sous-secrétariat d'État à l'aéronautique militaire et maritime, à l'initiative de son responsable, Jacques-Louis Dumesnil, ne consent à produire un réel effort qu'après la bataille de Caporetto, en proposant de lui vendre certains de ses matériels aéronautiques parmi les plus modernes (50 cellules de SPAD 180 ch sans moteur, 6 SPAD à moteur 180 ch réparés, 20 SPAD à moteur 200 et 75 SPAD 200 ch sans moteur provenant du service des fabrications de l'aviation) ¹⁷.

L'Italie, à l'écoute de la France

- 22 La France n'est pas seulement le principal fournisseur de ses alliés. En fonction des circonstances et des besoins, elle ne manque pas de s'adresser à eux pour solliciter les appareils, les moteurs ou les équipements dont elle a besoin, soit parce que sa propre industrie n'est pas en mesure de les produire ou parce qu'elle n'entend pas détourner de précieux moyens à cette fin. Avionneurs et motoristes italiens procèdent en l'occurrence à de véritables transferts de technologie en direction de l'alliée latine. Ces processus sont d'autant plus intéressants à analyser que l'Italie est le seul des pays de l'Entente à s'être montré capable de livrer en aussi grandes quantités des moteurs à l'aéronautique militaire française, alors que les autres États sont restés très en retrait.
- 23 Le 14 mai 1917, à Paris, une conférence réunissant Français et Italiens aboutit à la définition d'un programme de cession de moteurs Fiat A-12 à la 12^e direction, qui en a le plus urgent besoin. L'affaire est d'une très grande importance puisqu'elle est censée porter sur des centaines d'engins de la sorte dans les mois à venir ¹⁸. Elle n'en prend pas

moins rapidement une tournure difficile, et aucun des deux partenaires ne parvient à honorer les engagements pris. Les Italiens, arguant du fait que les industriels concernés ne sont pas à même de produire au rythme prévu, font savoir qu'ils ne pourront livrer que 200 Fiat et qu'il leur faudra prélever une partie de la commande sur les lots destinés à l'armée russe. De leur côté, les autorités françaises tardent à faciliter les livraisons de matières premières venues des États-Unis en vue de permettre le lancement du processus de fabrication.

- 24 L'Italie constitue aussi un recours pour une France qui, en attendant la réalisation d'un avion de bombardement gros porteur national, s'intéresse à l'acquisition, hormis de Handley Page britanniques, de bombardiers lourds conçus par Caproni. Le processus s'enclenche en novembre 1916, lorsque la Direction générale de l'aéronautique italienne demande l'expédition de l'autre côté des Alpes de moteurs Hispano-Suiza de 200 ch qui pourraient être montés sur des appareils de bombardement Caproni, fabriqués dans les usines de Milan. « *Il s'agirait, précise le capitaine Beltrano, chef de la Sezione Aviazione, d'un essai qui améliorerait beaucoup notre avion de bombardement en puissance et rayon d'action, et qui pourrait peut-être permettre à l'industrie aéronautique italienne de porter un réel concours à l'aviation de notre sœur latine.* »¹⁹ On le voit bien à travers ces quelques lignes, se développer l'idée d'un processus de transfert technologique profitable à la fois aux Français et aux Italiens. En juin 1917, le capitaine Pierra, chef de la mission aéronautique française à Turin, confirme le rendement considérable du Caproni, malgré sa faible puissance motrice : « *On peut imaginer facilement l'installation d'une fabrication de Caproni en France, ajoute-t-il, mais on peut songer à ravitailler l'escadrille actuelle avec des biplans dont la construction et le rendement paraissent tout à fait intéressants.* »²⁰ Le capitaine de Kérilis conclut dans des termes identiques, à l'issue d'une étude qu'il mène sur les Caproni et les services qu'ils ont rendus au front.
- 25 La France s'intéresse aussi de près à la cession de Caproni à moteurs Isotta, beaucoup plus puissants. Pierra, lors de sa mission de l'autre côté des Alpes, reçoit l'assurance que quelques-uns de ces appareils pourraient être livrés à l'été 1917 afin de permettre des essais opérationnels. Cette proposition prend corps au début de l'automne, lorsque les autorités italiennes entrent en contact avec le colonel Olivari, attaché militaire adjoint à l'ambassade de France et chef de la mission militaire française de ravitaillement en Italie. Les Français ayant donné leur accord, des équipages sont dépêchés sur place en novembre.
- 26 Toutefois, dans ce domaine encore, la déception est au rendez-vous. L'aéronautique militaire française a prévu en effet de se doter d'un contingent de 600 avions de bombardement pour le mois d'avril 1918, parmi lesquels 250 Breguet 14, 300 Voisin-Renault et 50 Caproni ; mais les réalisations n'atteignent que 430 appareils en réalité²¹. Dans une lettre en date du 10 juillet 1918, la commission de l'armée signale au ministère de la Guerre « *la faillite des promesses* »²² qui ont été faites. Le Caproni suscite de grandes désillusions chez les aviateurs et les industriels français. Alors même que l'aviation de bombardement lourde aurait dû être prête à s'engager dans des opérations de représailles sur les villes du Rhin dès le printemps 1918, la commission de l'armée de la Chambre des députés remarque que « *les Caproni ont échoué aux essais statiques d'une façon lamentable. C'était prévu. Un rapport du colonel Dorand, retournant de mission en Italie, avait signalé que les essais statiques n'avaient pas été faits par la section technique italienne et qu'il y avait lieu de s'assurer de la solidité des avions avant de passer une commande en France. Les ministres*

*responsables, malgré tout, donnèrent un avis favorable à la commande de ces avions. Et on lança la fabrication. Par leur faute, des mois ont été perdus... »*²³

Conclusion

- 27 On l'a bien vu, la coopération aéronautique franco-italienne pendant la Première Guerre mondiale embrasse des domaines aussi étendus et variés que les ventes d'aéroplanes et de moteurs et les transferts de technologies. Pourtant, elle n'en reste pas moins bien plus réduite et limitée qu'elle ne l'a été avec la Grande-Bretagne, la Russie ou encore les États-Unis. Malgré leur caractère d'urgence et leur amplitude, la France n'a pas répondu avec le même empressement aux sollicitations de son alliée et « sœur latine ». En 1915 et en 1916, elle accorde ostensiblement la priorité à l'armement d'une Russie dont les défaites la préoccupent au plus haut point. En 1917-1918, hormis l'intermède de Caporetto, la plus grande partie de l'effort s'oriente vers les États-Unis dont Paris attend à l'évidence beaucoup, tant sur les plans financier que militaire.
- 28 À la lumière des processus décrits ici, on voit bien comment les autorités françaises ont institué une véritable hiérarchisation de l'aide qu'elles ont entendu apporter à leurs alliés en matière d'aviation, comme sans doute dans d'autres secteurs. L'importance stratégique des fronts, telle que le GQG la discerne, constitue une des raisons fondamentales d'une telle attitude. Les intérêts politiques et diplomatiques entrent eux aussi pour une part conséquente dans la façon dont Paris s'emploie à gérer ses relations militaires et industrielles avec ses partenaires de l'Entente. Contrôlées de plus en plus étroitement par l'État, les exportations de matériels aéronautiques dépendent aussi d'un autre facteur primordial : celui de l'équipement de l'aviation militaire nationale, qui passe avant toute autre considération. Enfin, l'absence d'une stratégie générale commune, intégrant des sphères aussi larges et diverses que le politique, le stratégique, le militaire, l'industriel, l'économique et le financier, explique aussi bien des difficultés.
- 29 Une fois encore, comme dans le cas des Américains, l'image couramment et complaisamment répandue dans les années qui suivent la Grande Guerre, d'une France alliée bienveillante, à l'écoute de ses partenaires, distribuant son aide sans aucune autre considération que celle de l'intérêt de l'alliance, sort plutôt écornée de l'analyse des rapports aéronautiques franco-italiens. Plus que les intérêts interalliés, ce sont les égoïsmes nationaux et le réalisme politique qui constituent la trame fondamentale de toute cette affaire.

ANNEXES

Livraison d'avions aux pays de l'Entente

	Livraisons totales	Pourcentage des fabrications totales	Pourcentage des livraisons aux alliés de l'Entente

États-Unis	3 300	6,3	34,8
Grande-Bretagne	2 000	3,8	21,1
Russie	2 000	3,8	21,1
Italie	1 300	2,5	13,7
Belgique	400	0,7	4,2
Roumanie	340	0,5	3,1

Livraisons de moteurs aux pays de l'Entente

	Livraisons totales	Pourcentage des fabrications totales	Pourcentage des livraisons aux alliés de l'Entente
Grande-Bretagne	12 000	12,9	48,1
Russie	5 750	6,2	23
États-Unis	4 800	5,1	19,2
Italie	1 100	1,1	4,4
Belgique	560	0,6	2,2
Roumanie	340	0,3	1,3

NOTES

1. CHADEAU (Emmanuel), « Alliances stratégiques et intérêts industriels : Les avatars de la politique aéronautique alliée (1914-1918) », colloque international d'histoire militaire et d'études de défense nationale « Forces armées et systèmes d'alliances », Montpellier, 3-5 septembre 1981, actes, Paris, Fondation pour les études de défense nationale, tome II, 1983, p. 506.
2. CHADEAU (Emmanuel), « État, entreprise et développement économique : l'industrie aéronautique, en France », thèse présentée pour le doctorat es-lettres et sciences humaines, sous la direction du professeur Maurice Levy-Leboyer, 1985, université de Paris X-Nanterre, tome 2, p. 361, dactyl.
3. CHADEAU (Emmanuel), « Alliances stratégiques et intérêts industriels », *op.cit.*
4. *Ibidem*, p. 361. Cela pour éviter que les prix pratiqués à l'égard de l'aéronautique militaire nationale ne connaissent une hausse importante, dopés par les prix à l'exportation.
5. SHD/DAA, 1A061, analyse du rapport sur la situation de l'aviation par monsieur d'Aubigny, membre de la commission de l'armée, s.d.
6. CHADEAU (Emmanuel), « Alliances stratégiques et intérêts industriels », *op.cit.*, p. 506.

7. Chambre syndicale des industries aéronautiques, « L'aéronautique pendant la Guerre Mondiale », Paris, de Brunoff, 1919. Les exportations françaises ne se limitent pas aux seuls avions et moteurs ; elles portent sur quantité de matériels aéronautiques, tels que les armes (mitrailleuses d'aviation Lewis, Colt, Hotchkiss, etc.) et bien d'autres choses encore. Une note non datée chiffre de la manière suivante les achats effectués directement aux fabricants français par le gouvernement italien entre octobre 1914 et décembre 1917 : 59 moteurs Anzani, 35 hydravions Schreck, 115 chasseurs Hanriot HD.1 et des pièces de rechange pour Voisin. SHD/DAA, 1A118, état des appareils achetés par le gouvernement italien en France directement aux fabricants français entre les dates d'octobre 1914 et le 31 décembre 1917.

8. Voir, à ce propos : VILLATOUX (Marie-Catherine) et FACON (Patrick), « La coopération franco-américaine en matière d'aéronautique, 1917-1918 », *Revue historique des armées*, n° 246, 1/2006, p. 33-45.

9. Du côté italien, les commandes transitent par le biais d'une mission militaire à Paris, la *Missione Militare in Francia*, qui compte une section aviation chargée de traiter de tous les problèmes liés à l'aviation auprès de la 12^e direction (direction de l'aéronautique) du ministère de la Guerre.

10. SHD/DAA,1A118, note du général commandant en chef au ministre de la Guerre, à propos de l'aviation italienne, 21avril1916.

11. SHD/DAA,1A118, note du colonel Buffa, chef du bureau aviation, 4 septembre1915.

12. SHD/DAA,1A118, note du général commandant en chef au ministre de la Guerre, à propos du matériel d'aviation pour l'Italie, 12juin1916.

13. SHD/DAA,1A118, note du général commandant en chef au ministre de la Guerre, à propos du de l'aviation italienne, 21avril1916.

14. SHD/DAA,1A118, lettre du commandant en chef des armées françaises au ministre de la Guerre, à propos de l'aviation italienne, 18mars1916.

15. SHD/DAA,1A88, demande d'informations de la *Missione militare in Francia, Sezione Aviazione* au colonel Régnier, directeur de l'aéronautique, 28novembre1916.

16. SHD/DAA,1A88, note du GQG sur la cession d'avions SPAD monoplaces à moteur Hispano 150 à l'Italie, 22décembre1916.

17. SHD/DAA, 1A118, note du sous-secrétaire d'État à l'aéronautique militaire et maritime au commandant en chef du Nord et du Nord-Est, au sujet des commandes du gouvernement italien, 18 décembre 1917. Dans le même temps, la France dépêche de l'autre côté des Alpes 100 Nieuport à moteur 120 ch et 50 cellules de Hanriot HD.1.

18. SHD/DAA, 1A188, 50 en juin 1917, 100 en juillet, 150 en août, 175 en septembre et 200 par mois à partir d'octobre.

19. SHD/DAA, 1A88, demande d'informations de la *Missione militare in Francia, Sezione Aviazione* au colonel Régnier, directeur de l'aéronautique, 28 novembre 1916.

20. SHD/DAA, 1A88, rapport du capitaine Pierra sur sa mission en Italie du 17 au 23 juin 1917 en Italie, s.d.

21. « Rapport sur les travaux de la commission de l'armée pendant la guerre 1914-1918 (aéronautique) », par M. d'Aubigny, Paris, 1919, Imprimerie de la Chambre des députés, p. 36.

22. Rapport sur les travaux de la commission de l'armée pendant la guerre 1914-1918, p. 88.

23. *Ibidem*, p. 88.

RÉSUMÉS

De 1914 à 1918, la France est le principal fournisseur des pays de l'Entente en matériels aéronautiques, qu'il s'agisse de cellules, de moteurs ou d'équipements. Parmi ceux de ses alliés qui bénéficient de son aide figure, à partir de 1915, dès le moment où elle entre en guerre, l'Italie. Les relations franco-italiennes dans le domaine de l'industrie aéronautique constituent une illustration éclairante de la politique générale conduite par les autorités françaises à l'égard de leurs différents partenaires. Elles montrent que loin de tous les considérer sur un pied d'égalité, elles procèdent à une véritable hiérarchisation du concours qu'elles sont décidées à leur accorder, en tenant compte de facteurs aussi divers et variés que l'importance stratégique de tel ou tel front, les circonstances militaires de l'instant et l'intérêt politique ou diplomatique qu'elles peuvent avoir à un moment quelconque du conflit à agir de la sorte. Par ailleurs, contrôlées de plus en plus étroitement par l'État, les exportations d'aéroplanes et de moteurs dépendent aussi d'un autre facteur primordial : celui de l'équipement de l'aviation militaire nationale, qui passe avant toute autre considération. En définitive, contrairement aux pratiques instituées avec les États-Unis, la Grande-Bretagne ou encore la Russie, dont elle attend un soutien conséquent, voire déterminant, la France ne s'intéresse guère avec l'Italie, hormis pendant la dernière année du conflit et dans des circonstances tout à fait exceptionnelles, à la définition d'une stratégie générale commune, intégrant des sphères aussi larges que le politique, le stratégique, le militaire, l'industriel, l'économique et le financier.

Franco-Italian Aeronautical Cooperation during the Great War. From 1914 to 1918 France is the main supplier for the Entente countries of aircraft equipment whether frames, motors, or equipment. Among those allies who benefit from this aid was, after 1915, from the moment when it entered the war, Italy. Franco-Italian relations in the aviation industry are an illuminating illustration of the political conduct by French authorities with respect to their various partners. They show that far from considering all on an equal footing, they proceed by ranking the cooperation they choose to give them, taking into account factors as diverse and varied as the strategic importance of this or that front, the circumstances of the moment, and the military, diplomatic or political interest they may have at any time in the conflict. In addition, monitored more closely by the state, exports of airplanes and engines also depend on another important factor: that of equipping the nation's military aviation, which comes before any other consideration. Ultimately, unlike the practice established with the United States, Great Britain or Russia, from which it expects substantial, if not decisive, support, France does little with Italy, except during the last year of conflict and in wholly exceptional circumstances, to define a common strategy that integrates spheres as wide as political, strategic, military, industrial, economic and financial.

INDEX

Mots-clés : aviation, Italie, Première Guerre mondiale

AUTEUR

PATRICK FACON

Docteur en histoire habilité à diriger des recherches et qualifié aux fonctions de professeur des universités, il est directeur de recherches au département de l'armée de l'Air du Service historique de la Défense. Enseignant-chercheur en histoire contemporaine à l'université de Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines, il est aussi conférencier au CID, à l'École de l'Air, au CESA et membre de l'Académie nationale de l'air et de l'espace (Toulouse). Il est auteur d'une trentaine d'ouvrages et de nombreuses études.