

La mémoire du ciel

Par Lucien Robineau*

L'*avenir commence hier.* Ce titre d'un essai de Casamayor¹ résume assez bien ce que nous devons à ceux qui nous ont précédés. Autrement dit, il importe de conserver pour la postérité les instruments de sa mémoire. Il importe surtout de donner aux héritiers les moyens d'accéder à leur patrimoine.

La mémoire de l'aviation a des racines de cent ans, à peu près... Avant l'aéroplane, c'est en France que l'aéronautique avait pris l'air en ballon dès 1783. Ce qui ne fait encore guère que deux siècles, une minute dans l'histoire de l'humanité. Il n'empêche que, de tous les outils que s'est donnés l'homme, l'avion est peut-être celui qui a le plus profondément bouleversé sa vie, pour le commerce, la diplomatie, le transport international, le voyage et le sport, pour une vision nouvelle de la Terre et des civilisations qui la peuplent. Instrument de la puissance des États, l'avion a changé aussi la nature de la guerre et est encore le meilleur instrument de la paix. Aucune invention, jamais, n'a progressé en aussi peu de temps de façon aussi fulgurante, peut-être parce que celle-ci, utilisant toutes les autres techniques, stimule sans cesse les perfectionnements qu'elle en exige. La mémoire du ciel mérite bien d'être révélée.

Un patrimoine multiforme

Jeune encore, le patrimoine de l'aéronautique française est riche depuis longtemps. Santos-Dumont², l'un des tout premiers aviateurs, n'écrivait-il pas dès 1909 : « Les ouvrages sur l'aviation abondent. Quelques-uns n'étaient peut-être pas indispensables » ? Foisonnant, ce patrimoine est multiforme et, par la force des choses, dispersé. Il est aussi incomplet et, en certains de ses composants,

menacé. Parce qu'il comporte à la fois des objets (souvent encombrants), des livres et des revues, des papiers officiels et privés, des tableaux, des dessins et des affiches, des enregistrements sur toutes sortes de supports, des films et plus de photographies que tout autre domaine d'activité, il se trouve dans plusieurs musées et en de multiples dépôts d'archives, les uns et les autres fréquemment associés à des bibliothèques et à des centres de documentation.

Le musée de l'Air et de l'Espace

Le musée auquel on pense d'abord est le musée de l'Air et de l'Espace, installé sur le terrain du Bourget³. Le site, créé en 1915 pour la défense du camp retranché de Paris », témoin entre autres événements de l'envol de Nungesser et Coli et de l'arrivée de Lindbergh, est un lieu historique. Là se tient depuis 1953 un Salon international de l'aéronautique et de l'espace, grande foire bisannuelle des industries aérospatiales de la planète et grande fête aérienne populaire qui, évoquant les meetings d'autrefois, prouve encore que l'histoire se fait au présent. L'ancienne aérogare, bâtie en 1936⁴, qui abrite

* De l'Académie nationale de l'Air et de l'Espace.

aujourd'hui la Grande Galerie du musée, est aussi un monument historique. Notre musée de l'Air est le plus ancien au monde, et ses collections sont uniques, notamment pour l'aérostation et les débuts de l'aéronautique jusqu'à la fin de la Grande Guerre, ainsi que pour la période des grands raids des premières années trente.

Les collections techniques

Le grand public, naturellement, vient y voir des avions⁵. Environ 300 y sont présents, dont 40 sont antérieurs à 1918 et une soixantaine sont des aéronefs étrangers. Comme l'histoire a très tôt transformé des aviateurs civils en pilotes militaires et qu'inversement elle a, dès 1919, fait naître l'aviation marchande avec des appareils de guerre et des équipages démobilisés, il est normal de trouver côte à côte les reflets matériels de cette réalité. Parmi les aéronefs les plus légers, les plus fragiles et les plus émouvants, faits d'un peu de toile vernie et de beaucoup de

vide traversé d'entretoises et de cordes à piano, près de la réplique du planeur de Lilienthal voisinent une authentique Demoiselle de Santos-Dumont, une Antoinette de Levasseur, un Blériot XI de 1909 frère de celui qui traversa la Manche avec son constructeur, le curieux hydroaéroplane qu'Henri Fabre, le premier au monde, fit décoller d'un plan d'eau en 1910, le Morane que Roland Garros emmena de Fréjus à Bizerte en 1913. Puis, plus fermés, carénés, presque modernes déjà, les Spad de Guynemer et de Fonck... Dans les hangars proches, des appareils mythiques de l'entre-deux-guerres, le Caudron d'Hélène Boucher... Les prototypes lustrés de l'après-guerre, les chasseurs de plusieurs armées de l'Air, des fusées, lanceurs et satellites premiers témoins de la conquête spatiale... En plein air, deux Ariane en vraie grandeur et tous les avions, de guerre ou de transport, qui n'ont pu trouver de toit, jusqu'au Mirage 2000, à la Caravelle, au Boeing 707, une

« Forteresse volante ». En un gigantesque cocon s'abrite le tout premier Concorde, le « 001 » du 2 mars 1969. Des avions, des hélicoptères, des planeurs, une armée aérienne traversant le temps...

À côté de ces aéronefs vrais, 600 maquettes au dixième aident, depuis 1922, à retracer une histoire dont elles comblent les vides tout en illustrant l'échelle des tailles relatives. Un millier de moteurs, plus de 400 hélices, plusieurs centaines de pièces d'armement, de nacelles et d'autres éléments d'aérostation complètent les collections matérielles, les plus visibles et dont se satisfait d'ordinaire la majeure partie du public.

Les collections « culturelles »

Le musée de l'Air détient aussi, constituée peu à peu depuis sa création en 1919, une importante collection⁶ d'œuvres d'art, d'objets décorés « au ballon », de jouets, gravures, bibelots et affiches à sujets aéronautiques, « témoignage irremplaçable de l'influence de l'aéro-

station, puis de l'aviation, sur la société. Ainsi, loin de se limiter à une vision technique du domaine aéronautique, le musée de l'Air s'affirme, dès l'origine, comme un véritable musée de société. Il se situe parmi les grands établissements patrimoniaux à vocation scientifique et éducative⁷ :

Parachevant son rôle au regard de l'histoire, le musée de l'Air gère aussi un service de documentation, ouvert aux chercheurs sur rendez-vous : bibliothèque, dossiers thématiques, fonds photographique et fonds d'archives.

La bibliothèque rassemble près de 40 000 ouvrages, dont 300 livres précieux, 1 700 titres de périodiques, plusieurs milliers de notices techniques d'avions, de moteurs et d'équipements. À cette collection sont intégrés les fonds provenant du Centre de documentation aéronautique international, antérieurement détenus par l'Aéro-Club de France – ou du moins ce qui put en être sauvé lorsque l'AéCF réorganisa, en 1974, la distribution de ses locaux. Les outils de recherche sont des fichiers manuels arrangés par thèmes, titres et auteurs pour les entrées antérieures à 1996, une base de données informatisée à partir de 1997.

Près de 20 000 dossiers documentaires, thématiques, organisés autour des aéronefs, des moteurs, des constructeurs, de personnalités proviennent de dons privés. Très variés en supports et en qualité, ils constituent la clé d'entrée du fonds photographique, lequel comporte environ 200 000 clichés, dont les tirages d'une importante collection de plaques de verre originales, fragiles et uniques.

Le fonds d'archives, représentant quelque deux kilomètres linéaires, comprend une soixantaine de dons privés, dont huit classés et inventoriés, parmi lesquels les fonds Ader et Blériot.

Un patrimoine incomplet, épars et menacé

Reflet d'une activité contemporaine, le musée de l'Air résulta de l'initiative individuelle et fut d'abord l'œuvre d'hommes de bonne volonté, professionnels de l'aéronautique conscients de devoir préserver un patrimoine. Il manqua longtemps d'espace et tout ce qui, faute de place et d'autres moyens, ne put être gardé (par exemple la plupart des avions de guerre français de 1940) est perdu à jamais. Il n'est vraiment accessible au public

que depuis son implantation, en 1974, au Bourget, où il achève juste de rassembler la totalité de ses richesses. Encore en devenir, il attend plus de surfaces couvertes afin d'assurer la pérennité d'appareils moins indestructibles qu'ils n'en ont l'air et que menacent inexorablement le temps qui passe et l'alternance des intempéries froides et chaudes.

D'autres musées sont des partenaires et non des concurrents : musée des Arts et Métiers à Paris, où se trouve l'Avion numéro 3 d'Ader, Musée historique de l'hy-

dravion à Biscarrosse, musée régional de l'Air à Angers, musée de l'Aéronautique de Nancy, musée du Mas-Palégry (privé) à Perpignan, musée de l'Aviation légère de l'armée de Terre (hélicoptères) à Dax, musées d'entreprises, tel le musée de la SNECMA à Melun-Villaroche, musée de la Publicité au Louvre, où sont réunies des centaines d'affiches, notamment de compagnies aériennes, musée de la Poste à Paris, où revit l'époque héroïque du courrier aérien, musée Air France⁸.

Les centres d'archives

Parcourir un musée, c'est feuilleter un livre d'images. Pour lire le texte, il faut aller dans un service d'archives. En conduisant des recherches, on ne négligera pas les archives nationales, parfois un

dépôt départemental, voire municipal : un personnage historique attaché à son terroir aura pu léguer ses papiers à la mairie de son village⁹. Dans certains cas, on sera inspiré de descendre à Châtelherault, où le Centre des archives de l'armement détient, dans le vaste domaine des anciennes usines MAC, les dossiers techniques des directions de construction de matériels terrestre, naval et aéronautique. On sait que l'ECPA (Établissement cinématographique et photographique des armées) conserve à Ivry, par centaines de milliers, des piles de boîtes de films. Parfois, c'est aux archives du Génie qu'il faudra recourir, par exemple pour l'aérostation antérieure au XX^e siècle ; elles sont gérées par le Service historique de l'armée de Terre. Le Service historique de la Marine, pour sa part,

garde ce qui concerne l'aviation maritime, et la mémoire de la longue guerre interarmées qui, précédant le partage des attributions aéronautiques, aboutit à la création du ministère de l'Air en 1928 et de l'armée de l'Air en 1933. Mais c'est au Service historique de l'armée de l'Air qu'est rassemblé l'essentiel de la mémoire aéronautique. Par chance, ces trois services historiques (Terre, Marine, Air) sont réunis au château de Vincennes, et l'historien d'une période donnée n'aura que quelques pas à faire pour accéder à trois espaces de communication spécialisés.

Voilà donc un patrimoine encore bien dispersé. Mais les services d'archives obéissent tous à une même loi¹⁰, ce sont des services publics ouverts à tous, servis par un personnel de formations spécifiques homogènes : conservateurs d'archives et de bibliothèque, documentalistes et attachés de conservation. Il est en réalité plus important de savoir où sont les choses que de les rassembler en un lieu unique dont le gigantisme nuirait à leur accessibilité.

Le Service historique de l'armée de l'Air (SHAA)

C'est un service d'archives, un centre de recherche et un centre de documentation. Il fut mis sur pied en 1934 – pratiquement en même temps que l'armée de l'Air – au motif que « le département de l'Air [devait] créer au plus tôt un organisme chargé des études historiques de l'Air, où l'aviation civile et l'aviation militaire, étroitement unies dans leur effort commun, puiseront de communs enseignements¹¹ ». La condition à la pratique de ce rôle d'étude fut évidemment l'exercice d'une mission archivis-

tique complète : recueil, tri, classement, inventaire et communication des documents de toute nature, sous toutes formes, sur tous supports, publics ou privés, selon les termes de la loi d'aujourd'hui.

Les papiers

Les plus anciens papiers publics présents au SHAA sont datés de 1909 et les séries organisées commencent à la Première Guerre, avec quelques lacunes imputables aux circonstances¹². On y trouve, de façon à peu près continue, les éléments propres à restituer l'histoire de l'aviation militaire en ce qui concerne tant les hommes que le matériel, l'organisation, le stationnement et la vie des unités, de même que les opérations auxquelles elles ont pris part. Ces papiers, produits ou reçus, sont ceux de l'administration centrale, des états-majors, des bases aériennes, des escadres, escadrons, escadrilles... La forme souvent codifiée de leur rédaction leur confère, avec une certaine austérité de présentation, l'homogénéité qui facilite leur exploitation.

Pour les recherches concernant des individus (sociologie, prosopographie, statistiques), l'historien va recourir aux dossiers biographiques, dossiers de carrière complets des officiers parfois enrichis de pièces de correspondance privée, de carnets personnels, etc.

Le SHAA en conserve environ 4 000, qui lui sont versés au centième anniversaire des intéressés, dont les plus anciens remontent à la seconde moitié du XIX^e siècle. Les plus récents sont conservés dans un dépôt intermédiaire dont le service assure la surveillance technique.

L'histoire de l'institution est restituée à travers les « journaux des

marches et opérations » (JMO), les « rapports sur le moral » et divers comptes rendus qui font ensemble la chronique des unités, sous forme de renseignements « annuels » (mission, effectifs, matériel, infrastructure) et de renseignements « épisodiques chronologiques » (événements, accidents, opérations, activité aérienne, etc.). S'y ajoutent des fonds recueillis par voie extraordinaire (dons privés), traités comme le sont les archives publiques.

L'audiovisuel

Parce que l'aéronautique et la photographie se sont développées ensemble, que l'aviation a très tôt recouru aux prises de vues aériennes pour confirmer ses observations, les archives de cette nature sont particulièrement abondantes. Elles constituent une source documentaire à part entière, sous réserve d'une sévère analyse critique.

Le SHAA, qui reçoit encore 6 000 clichés par an¹³ en plus des acquis du passé (vues opérationnelles et cartographie incluses), dispose aujourd'hui de 8 millions de photos. Leur traitement complet (légende,

établissement de liens et de renvois) permettant de replacer exactement les images dans leur contexte géographique, événementiel et humain est loin d'être achevé ; l'ensemble est cependant accessible au public sous sa forme brute, grâce à des catalogues thématiques et à des fichiers à entrées multiples. L'informatique et la numérisation sont l'espoir de la photothèque.

Il a été très tôt tentant de se servir des images pour écrire une histoire vivante, synthétique et abrégée en leur associant des commentaires parlés, des voix disparues, le bruit authentique des moteurs d'autrefois... Diaporamas ou cassettes vidéo, ces montages, initialement conçus pour l'armée de l'Air elle-même, sont désormais à la disposition du public. Ils incluent souvent, sur des périodes ou des événements précis, des témoignages qui illustrent – et parfois contredisent – des papiers généralement arides et impersonnels. De tels témoignages, en raison de leur grand intérêt historique, sont recueillis systématiquement et constituent des archives orales.

L'histoire orale

Ayant commencé dès 1974 à recueillir des témoignages enregistrés, initialement sonores seulement, le SHAA fut longtemps à peu près seul à considérer de tels enregistrements comme des archives, pouvant servir de références lors de la recherche de la vérité historique. C'est dans cette perspective que le fonds a été constitué, l'aspect sociologique des récits restant au second plan. L'intérêt des témoignages oraux enregistrés par le Service historique de l'armée de l'Air (900 témoins, 2 000 heures d'écoute en 1999) est de procurer aux papiers un complément nécessaire.

En effet, de tels témoignages apportent, sur les faits ou sur la genèse des dossiers, des explications indispensables ou des commentaires qui éclairent les circonstances et permettent de mieux saisir les causes. Ce sont, pour les chercheurs, de précieuses sources

de complément. Plus rarement, des événements ne sont pas restituables par des archives, manquant ou durablement non communicables. Les témoignages sont alors des sources de substitution. Dans l'un et l'autre cas, ils doivent être maniés avec les mêmes précautions que les archives écrites, avec le souci de recouper les informations et d'éliminer les contradictions. La multiplication des témoins traitant du même sujet comme la confrontation avec des indications issues de sources écrites sont des garanties convenables.

La bibliothèque

Avec plus de 17 000 volumes et 800 périodiques (dont 150 courants), la bibliothèque couvre d'abord l'aviation militaire mais étend ses collections à l'aviation civile et à l'espace, tout en développant un fonds important d'ouvrages de référence consacrés aux

sciences politiques et à l'histoire contemporaine, ainsi qu'aux aviations militaires étrangères. Peu d'ouvrages sont antérieurs à la seconde moitié du XIX^e siècle. Les livres les plus anciens concernent l'aérostation ; les premiers fonds constitués mêlent l'histoire de l'aéronautique à celle de la guerre de 1914-1918. On y trouve, par exemple, la série complète en 105 volumes des *Armées françaises dans la guerre* (Paris, 1922-1939), ainsi que la collection de la revue bimensuelle *La Guerre aérienne illustrée*, publiée de 1916 à 1920 par le journaliste et écrivain Jacques Mortane. La plus ancienne revue conservée au service est *L'Aérophile*, éditée à partir de 1893.

Parmi les enrichissements récents ou en cours, notons le dépôt de la partie aéronautique de la bibliothèque du ministère de la Défense et le versement progressif de la bibliothèque privée d'un officier général, « bibliothèque du gen-

tilhomme » comprenant plusieurs milliers d'ouvrages d'histoire, de littérature, de science politique, militaire et aéronautique.

Exploitation des fonds

L'exploitation des archives (écrites et audiovisuelles) comme de la bibliothèque est facilitée par l'existence, au sein même du service, d'une division dédiée à la recherche, animée par quatre professeurs d'histoire agrégés ou certifiés, docteurs ès lettres. Historiens professionnels, en toute indépendance, de l'aviation et de l'armée de l'Air, ils sont, grâce à leur connaissance approfondie des sources, pour les étudiants et leurs directeurs de recherche, des conseillers et des guides que l'on dit aujourd'hui « incontournables ». Leurs travaux apparaissent dans diverses revues, dans des livres publiés par le Service historique de l'armée de l'Air ou par des éditeurs privés et dans les actes de nombreux colloques d'histoire.

L'ensemble du patrimoine conservé au SHAA, continûment complété, est mis à la disposition du public dans les strictes conditions et dans les délais édictés par la loi en vue de préserver la vie privée des gens et l'intérêt de l'État. Cela impose à l'historien une certaine patience qui peut lui épargner de dire trop tôt n'importe quoi, tout en le faisant se souvenir que c'est pour l'éternité qu'il travaille.

L'avenir du passé aéronautique français

Le devoir de mémoire impose d'assurer la durée à un patrimoine

riche mais périssable. Qu'il soit dispersé est un moindre mal, dans la mesure où cela en rend certaines parts accessibles à des publics divers par leur curiosité et leur localisation. On retiendra que les deux principaux lieux de conservation sont le musée de l'Air et de l'Espace pour les objets, le Service historique de l'armée de l'Air pour les documents¹⁴.

Ce qui importe par-dessus tout c'est, sans perdre une minute, d'en préserver les éléments les plus menacés, dont la disparition serait un malheur irréparable. On pense d'abord aux aéronefs exposés en plein air, qu'il faut abriter absolument. On ne pense pas assez à la mémoire des industries, dont les papiers (et les outils) sont souvent victimes de leur péremption technique : la conservation d'archives étant un métier rigoureux, il serait bon que les entreprises principales emploient un (au moins) professionnel de cette fonction. On devrait aussi s'inquiéter de l'improbable pérennité des écrits actuels, imprimés et reproduits par des procédés commodes mais évanescents, tandis que les papiers anciens semblent devoir mieux garder la trace des plumes Sergent-Major, des rubans de machines à écrire et des carbones. Même souci pour les enregistrements magnétiques.

On sait déjà traiter les photographies. La numérisation devrait – à condition que l'on veuille et puisse y mettre le prix – procurer une voie d'avenir. Associée à l'informatique, elle rendra aussi la communication plus facile et plus universelle. ♦

1. Serge Fuster (1911-1988), magistrat et écrivain, qui fut pilote avant et pendant la Seconde Guerre mondiale.

2. Alberto Santos-Dumont (1873-1932), Brésilien fortuné, pionnier des dirigeables et des aéroplanes, qui accomplit en France l'essentiel de ses exploits d'aéronaute (1901) et d'aviateur (1906).

3. La plupart des musées de l'espèce habitent des aéroports, à la notable exception du National Air and Space Museum de Washington, établi au cœur d'une capitale qui semble faite pour lui.

4. Désaffectée en 1973, lorsque Roissy-Charles-de-Gaulle remplaça Le Bourget comme aéroport de transport public.

5. Le mot « avion » n'étant officiel que depuis 1912, il y voit aussi des aéroplanes et des hydroaéroplanes...

6. 4 000 pièces.

7. Général Jean-Paul Siffre, directeur du musée de l'Air, in « Le musée de l'Air et de l'Espace du Bourget : un amoncellement de richesses », *Muséum international* n° 195, Paris, UNESCO, 1997.

8. Malheureusement si mal installé qu'il est pratiquement inaccessible au public.

9. C'est ainsi que le fonds Laurent-Eynac, premier ministre de l'Air, se trouve au Monastier-sur-Gazelle, localité du Velay de 2 000 habitants.

10. En l'occurrence, la loi du 3 janvier 1979 sur les archives et ses décrets d'application.

11. Général Victor Denain, ministre de l'Air. La formulation œcuménique de l'acte de baptême explique la permanence de l'intérêt pour l'aéronautique en général d'un organisme à vocation militaire préférentielle.

12. Dossiers d'aviateurs reversés, après 1918, dans une arme de l'armée de Terre ; archives détruites en 1940 ou saisies par les Allemands à la même époque (dont on retrouvera une part en Russie !).

13. Photos incluses dans les dossiers officiels, JMO notamment, et albums privés (prêt, don, dépôt).

14. Onze kilomètres linéaires, non comprises les réserves en attente de tri.