

Thierry LE ROY, *Les Bretons et l'aéronautique des origines à 1939*. Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2002, 530 p.

Aux yeux d'un large public, la Bretagne est immédiatement ressentie comme la contrée maritime par excellence, pépinière de marins ayant parcouru toutes les mers du globe, ou souvent représentée comme peuplée de paysans profondément enracinés à leur terre ; elle est moins spontanément imaginée comme une «Icarie» (Jules Verne) conquise de haute lutte par des navigateurs aériens. C'est le grand mérite de cet ouvrage, issu d'une thèse d'histoire soutenue devant l'université de Rennes en 2000, que de rappeler à notre bon souvenir les hardis conquérants des cieux bretons depuis plus de deux siècles, à partir d'une impressionnante documentation, basée à la fois sur des sources archivistiques publiques, civiles et militaires, sur de très nombreux journaux, mais également sur les témoignages des acteurs de cette épopée. L'accent est délibérément mis sur les seuls navigants, l'auteur faisant sien le mot prêté à Jean Navarre en 1916, «un aviateur, ça vole !», afin de ne pas alourdir outre mesure un épais ouvrage accordant toutefois une large place aux «rampants».

Voler n'est certes pas naturel à l'homme et il fallu s'affranchir, outre la pesanteur, «de la morale religieuse qui n'y voyait qu'action démoniaque». Cependant, bravant ces préjugés, le moine Eilmer de Malmesbury (1066) s'attacha des ailes aux mains et aux pieds, mais négligeant toutefois de se munir d'une queue «*in posterio parte*», il chut depuis une tour et demeura infirme à vie. La Vie longue de saint Tudual (XII^e siècle) relate que, lors de la reconstruction de la cathédrale de Tréguier, le charpentier Goeder, tombant la tête la première des combles, se redressa «et tombant doucement, comme soutenu par un mouvement d'ailes», «*alarum remigio sustentaretur*», fut «déposé indemne sur le carreau». Moins heureuse est l'histoire de Mathieu Trullier, sieur de la Poussinière en Romagné et chapelain de Saint-Sulpice de Fougères, coupable d'avoir transporté dans les airs, en lui faisant poser un pied sur le sien, un bourgeois de Fougères, pour le faire assister à la grand'messe à Saint-Melaine de Rennes ; effrayé, son passager s'accrocha au clocher de Saint-Sulpice, demeuré penché depuis, et ce génial précurseur (?) fut brûlé vif aux Lices de Rennes le 19 janvier 1643. Un siècle et demi plus tard, les mentalités avaient profondément évolué grâce à la diffusion du savoir scientifique produit par les Lumières, et dès décembre 1783 deux montgolfières décollèrent de Nantes ; le 14 juin 1784 vit l'envol à bord d'un ballon à hydrogène de Coustard de Massy et du père Mouchet devant un grand concours de population, succès qui amena des aéroliers à se produire à Nantes entre 1800 et 1817, dont les célèbres Blanchard (Jean-Pierre, et son épouse Marie-Madeleine) et Garnerin (Jean-Baptiste, et sa fille Élisabeth). Tout au long du siècle, les «ballonistes forains» rivalisèrent d'imagination pour attirer le chaland, agrémentant les ascensions de séances de parachutisme voire de spectacles plus piquants. Mais longtemps, seule Nantes connut ces fêtes aéronautiques, bien avant Saint-Brieuc (1851), Rennes (1874 ?) et

Brest (1875), même si *ur vag nevez*, «un navire nouveau», fut célébré dès 1800 par l'abbé Alain Dumoulin, ancien recteur d'Ergué-Gabéric, dans un chant breton inséré dans sa *Grammatica latino celtica* publiée à Prague.

Malgré quelques décennies d'expérimentations, nul n'avait trouvé le moyen de diriger durablement un engin aérien, lancinante question à laquelle s'attaqua la «Société d'encouragement pour la navigation aérienne au moyen d'appareils plus lourds que l'air», fondée en 1863 à l'instigation du numismate Gustave de Ponton d'Amécourt – dont le père avait hérité d'un domaine près de Saint-Malo – co-inventeur du mot «aviation» avec son ami Gabriel de La Landelle, issu d'une famille bretonne aux origines brestoises et malouines, et de Félix Tournachon, dit Nadar, tous fougueux défenseurs de la «Sainte-Hélice» (cf. Michèle BARDON, *Un précurseur oublié : Gustave de Ponton d'Amécourt*, Meaux, 1983, p. 79-115). Jules Verne, après avoir mis en scène un aérostat dans *Cinq semaines en ballon* (1863), devint membre de la société précitée dont il popularisa les théories dans *Robur-le-Conquérant*, publié à partir du 23 août 1886, roman dans lequel l'ingénieur éponyme démontre la suprématie de sa machine volante, hybride d'hélicoptère et d'aéroplane à coque de bateau et propulsion électrique, l'*Albatros*. Ce nom était celui de la «barque ailée» du marin Jean-Marie Le Bris (né à Concarneau), laquelle, vent debout et tractée par un cheval, s'envola depuis la plage de Sainte-Anne-la-Palud en Plonévez-Porzay en décembre 1856, exploit sensationnel qui fit de son auteur le premier homme volant sur un «plus lourd que l'air». Cet ancêtre du planeur, peut-être inspiré de recherches britanniques, possédait des commandes à leviers verticaux pour manœuvrer les ailes, annonçant avec une avance d'à peu près un demi-siècle le manche à balai. Un «bouillonnement théorique» fut produit par d'autres officiers de Marine, ainsi Eugène Béléguc, témoin du vol de Le Bris, imaginant un aéroplane muni de roues, hélices, plans de suspension et moteur à air comprimé préfigurant le réacteur, ou les frères Louis et Félix Rivallon du Temple, en poste à Brest et déposant en 1857 un brevet intitulé *Locomotion aérienne par imitation du vol des oiseaux* pour une machine mue par la vapeur. Ainsi, entre le milieu du XIX^e siècle et 1870, à l'exception notable d'un «propulseur puissant et léger», tout était inventé par ces trop méconnus «pionniers marins bretons».

Durant la guerre de 1870, des ballons – l'un peut-être baptisé *Bretagne* –, manœuvrés par des marins bretons habiles au maniement des cordages relièrent Paris assiégé avec la France, mais leurs déplacements aléatoires relancèrent les recherches sur les dirigeables, avec les travaux notables du constructeur de cuirassés Henri Dupuy de Lôme. Cependant l'avenir était ailleurs, avec les aéroplanes, apparus au tout début du XX^e siècle et aux progrès fulgurants, qui nécessitèrent la création d'aérodromes : en 1908-1909 existaient, grâce à des constructeurs locaux, des projets pour Nantes, Rennes, Saint-Brieuc et Vannes, mais aucun des quatre terrains projetés n'eut de postérité. Ceci n'empêcha pas un vif engouement populaire, avec

des «fêtes d'aviation» durant l'été 1910 à Quimper, Rennes, et Nantes, mais aussi à Josselin, où elles servaient les calculs électoraux des monarchistes du cru. Avant août 1914, environ soixante Bretons, dont une femme, passèrent leur brevet de pilote d'avion, la moitié à titre civil ; jeunes, d'origine sociale aisée, aimant le sport, certains commencèrent à faire carrière dans l'aéronautique. Souvent, on cassait du bois en raison des aléas météorologiques : comme l'écrit l'auteur avec un sens certain de la litote, «le vent en rafales peut être une vraie gêne pour l'avion», ce que ne comprenait pas toujours la foule des spectateurs se jugeant «trompée par des pilotes trop timorés». Le goût du risque, l'appât des primes, la course aux records et les raids, rendirent célèbres des aviateurs tels Marcel Brindejone des Moulinais (né à Plérin en 1892) ou Maurice Noguès (né à Rennes en 1899, premier breveté breton) ; mais en 1913 aucun avion n'était encore basé en Bretagne, «qui avait déjà bel et bien raté le coche de l'industrie aéronautique comme de l'aviation commerciale ou touristique, pour se retrouver marginalisée».

La tension internationale modifia profondément cette situation : les discussions internes au ministère de la Guerre portèrent sur l'emploi éventuel des avions, Pierre Cayla (né à Ancenis) imaginant même la théorie des porte-avions (1911). En août 1914, les aéronaves, pas même armés, étaient destinés à l'observation, mais rapidement leurs missions se diversifièrent avec le bombardement et la chasse. Dans l'aviation, arme où l'on «prenait tout le monde» à en croire Robert de Toulouse-Lautrec, beaucoup de Bretons tombèrent «en plein ciel de gloire», ainsi Jean Bourhis (né à Bannalec en 1888), Jean-Corentin Carré (né au Faouët en 1900) et Brindejone des Moulinais (18 août 1916) ; le lendemain, Alfred Heurtaux (né à Nantes), membre de la prestigieuse escadrille des Cigognes, devenait le premier as breton. L'auteur étudie avec attention l'origine sociale de plusieurs centaines d'aviateurs, leurs mentalités et leurs motivations : majoritairement issus de milieux aisés, avec un niveau d'instruction élevé, fournissant un grand nombre d'officiers, tout comme dans la cavalerie, mais parfois également d'origine populaire, surtout dans la Marine et à partir de 1917, ces pilotes rappellent ceux dépeints par Jean Renoir dans sa *Grande Illusion* (1937). En 1917-1918, la Bretagne se trouva placée au cœur d'une guerre aéronavale méconnue, hydravions et dirigeables basés dans des CAM, Centre d'Aviation – ou d'Aérostation – Maritime, de Tréguier à Paimbœuf, traquant mines et sous-marins et assurant la protection des convois d'Amérique.

Dès après l'armistice, en dépit de son potentiel en hommes et en sites, la Bretagne retourna à l'état antérieur à 1914, les pilotes démobilisés ne trouvant qu'exceptionnellement des places stables dans les premières sociétés civiles de transport aérien, l'industrie aéronautique restant pour les trois quarts à Paris et les CAM étant tous démantelés, sauf celui de Brest/Guipevas. Aussi semble apparaître un désintérêt pour l'aviation civile par manque d'avions légers et faute d'aérodromes : seul existait celui de Saint-Joseph-de-Porterie en Nantes, base de l'Aéro-club de l'Atlantique fondé en 1920.

Par contraste, l'aviation maritime apparaît plus dynamique, avec une présence relativement forte à Brest, resté dans la mémoire des anciens de l'aéronautique navale comme un «*repaire*» de Bretons, avec effectivement deux tiers des navigants originaires de Basse-Bretagne. Les prémices d'autres aérodromes furent établis, ainsi Gaël (1924) pour servir aux manœuvres de l'école de Coëtquidan, où existait depuis 1918 un «*parc à ballons et d'aviation*» aménagé par les Américains ; Vannes/Meucon servit de dépôt d'essence (1926), des terrains furent acquis à Bouguenais afin d'établir un aérodrome militaire chargé de défendre la basse Loire (1928), mais seul Gaël était opérationnel en 1932. L'officier de marine Yves Le Prieur (né à Lorient en 1885) inventa des appareils autorisant le vol aux instruments, ainsi le gyroclinomètre (1918), ancêtre de l'horizon artificiel, puis le navigraphe (1920), dispositif permettant la correction de dérive. Ils servirent aux grands raids transcontinentaux, tels ceux de Dieudonné Costes et Joseph Le Brix (né à Baden en 1899), unissant Paris à Buenos-Aires en octobre 1927 et Paris à New-York en 1930 ; pour commémorer ce dernier exploit, le poète Jean Richepin fit édifier dans son Île-Tristan, face à Douarnenez, un oratoire sans autre dédicace connue que celle de «*chapelle des Aviateurs*». L'aviation commerciale profita bien évidemment de ces progrès et plusieurs Bretons firent partie de l'encadrement des nouvelles compagnies, ainsi Noguès : après avoir ouvert entre 1924 et 1926 plusieurs lignes vers l'Europe orientale et le Moyen-Orient, il devint en été 1933 directeur général-adjoint de la toute nouvelle Air France, mais mourut six mois plus tard dans l'accident d'avion le ramenant d'Indochine. Les hydravions pouvant alors seuls assurer les liaisons transatlantiques, plusieurs prototypes furent construits par la Société des ateliers et chantiers de Saint-Nazaire-Penhoët, mais les modèles géants, surnommés les «*Châteaux de la Loire*» en raison de leur trop importante traînée, furent des échecs techniques. Les 600 ouvriers de Loire-Aviation fournirent une centaine de monomoteurs Loire 130 ainsi que divers avions de chasse sous licence ; pour essayer les appareils, l'usine acquit des terrains à Escoublac, immédiatement au nord de La Baule, ce qui provoqua des conflits avec le tourisme balnéaire, avant d'en devenir un bon argument de développement.

Les années trente voient un «*début de rupture avec la tradition maritime*», les villes s'équipant d'aérodromes permanents (1932 : Nantes/Château-Bougon ; 1933, Rennes/Saint-Jacques, baptisé «*Joseph-Le-Brix*» pour rendre hommage à ce dernier, mort en 1931 au cours de sa tentative de relier sans escale Paris à Tokyo, et Dinan/Trélivan ; 1934, Quimper/Pluguffan ; 1936, Dinard/Pleurduit, dénommé «*Marcel-Brindejonc-des-Moulinais*» ; 1939, Lorient). La situation était plus compliquée en Finistère où plusieurs projets s'affrontaient en fonction de différentes doctrines : l'emploi d'hydravions, pour les liaisons transatlantiques, aurait nécessité la création d'une hydrobase, soit en rade de Brest soit dans celle de Douarnenez. L'aviation terrestre, pour raccorder Brest

au continent, aurait été basée à Guipavas, à condition de l'exclure de la zone interdite – laquelle existe toujours ! – de la Marine, qui imposa d'autre part son hydrobase du Poulmic couplée à l'aérodrome de Lanvéoc (1935). Les terrains accueillirent les jeunes aéro-clubs, au départ un par département, presque exclusivement composés d'hommes, issus des milieux sociaux les plus aisés, même si des bourses de pilotage furent délivrées : Toulouse-Lautrec, président de l'Aéro-club d'Ille-et-Vilaine, put favoriser son activité en tant que vice-président du conseil général. Étaient pratiqués le vol moteur, l'écolage étant initialement assuré par des sociétés privées dépendantes des constructeurs, très peu le vol à voile, sauf à l'Aéro-club de l'Atlantique, et la construction amateur (avec 9 Poudu-Ciel répertoriés à partir de 1934). Les aéro-clubs devinrent ainsi les vrais moteurs de l'activité aéronautique dans les départements, car les aérodromes, même peu à peu équipés de hangars, d'essence et de lubrifiants, employant quelques personnes (mécanos, gardiens, tenanciers de l'indispensable bar), étaient rarement fréquentés par l'aviation commerciale, même à Nantes avec quelques essais de transport de courrier par Air Bleu, et la brève implantation de la Compagnie nantaise de Navigation aérienne (1935-1936) : son avion emmenait essentiellement des poissons (11 tonnes en 24 voyages) à partir d'un terrain de fortune installé à 1500 m de la criée de La Turballe ! Le transport de passagers fut le fait des Britanniques, de Jersey à Rennes ou à un plan d'eau face à Dinard, et surtout entre le Royaume-Uni et les Indes, avec une escale sur l'hydrobase de Saint-Nazaire, balisée, équipée d'une TSF et d'un gonio ; la déclaration de guerre fit capoter le projet de la tant rêvée liaison transatlantique.

Pierre Cot, ministre de l'air du «Front popu», lança le projet de «l'aviation populaire» (1936) afin de s'opposer aux milieux extrémistes de droite très représentés dans l'aviation d'alors : ainsi le vice-président du Parti socialiste français fondé par le colonel de La Rocque après la dissolution de ses Croix-de-feu n'était autre que Jean Mermoz, dont le nom fut choisi par trois aéro-clubs, à La Baule, Morlaix et Quimper, avec dans ce dernier cas de véritables «dérapages criminels» (des sabotages d'avion). 155 élèves-pilotes ayant bénéficié des aides de l'État sont identifiés par l'auteur : les ouvriers et employés représentent un tiers de l'échantillon, les lycéens un autre tiers, les étudiants 16 %, au moins 74 «1^{er} degré», et 17 «2^e degré» furent dispensés, ce qui faisait de «l'aviation populaire», devenue «prémilitaire» en 1939, un réservoir où la jeune Armée de l'air (1933) puisa des pilotes lors du second conflit mondial. Celui-ci mit fin à la singularité de l'aéronautique bretonne, maritime, tournée vers le large en misant sur ses hydrobases, et la ramena dans le giron national.

Philippe GUIGON