

L'INTERVENTION DE LA GENDARMERIE NATIONALE DE 1912 A 1943

Une loi de 1912 créa officiellement l'aéronautique militaire au sein du département de la guerre. En 1922 fut créée l'arme de l'aéronautique militaire qui devint une direction du ministère de la guerre. Les premiers textes où l'intervention de la gendarmerie nationale fut prévue doivent être principalement rapprochés de l'émergence d'une armée de l'air autonome.

La création du ministère de l'air en 1928 eut pour but notamment de regrouper les opérations communes à l'aviation civile et militaire telles que : l'infrastructure, la météorologie, les constructions aéronautiques. La loi du 2 juillet 1934 entérine la naissance de l'armée de l'air en la dotant de structures largement inspirées de celles de l'armée de terre fixées par la loi du 13 juillet 1927. La loi de 1934 consacre le découpage de l'armée de l'air en régions aériennes commandées chacune par un officier général qui exerce à la fois le commandement des troupes et le commandement territorial.

La gendarmerie joua un rôle important en matière de navigation aérienne (chapitre 1). Au fur et à mesure, elle est intervenue de plus en plus que ce soit pour les accidents ou incidents d'aviation (chapitre 2) ou bien encore à l'égard de l'armée de l'air (chapitre 3).

CHAPITRE 1 - La navigation aérienne

La navigation aérienne était régie par la loi du 30 mai 1924 et par le décret du 19 mai 1928. Entre autres questions, ce décret réglementait en son article 11 le survol des agglomérations, des villes et des lieux fréquentés du public. De nombreux décrets et instructions régissaient la navigation aérienne en l'occurrence les pièces à détenir pour circuler librement au dessus du territoire, les règles douanières, les inscriptions publicitaires, les zones du territoire français interdites de survol, l'identification des avions militaires français.

L'**instruction interministérielle du 13 octobre 1922** prévoyait le concours de la gendarmerie pour les observations météorologiques utiles à l'aviation. Elle fixait l'objet de la mission dévolue à la gendarmerie mais aussi quelques modalités pour son accomplissement.

I - 1 - L'objet de la mission

Selon cette instruction " **la gendarmerie, en raison de la dissémination et de la conscience de son personnel, est à même d'apporter par des observations météorologiques très simples, un concours peu onéreux et particulièrement utile à la navigation aérienne**". La gendarmerie fut choisie car les "observations étant instantanées et ne devant comporter aucun déplacement, le service rendu à l'Aéronautique française" présentait l'avantage de ne détourner en rien la gendarmerie de son service essentiel.

Suivant les besoins de l'office national météorologique, il pouvait être délivré à certaines brigades de gendarmerie divers instruments dont "l'emploi" était indiqué aux observateurs directement par les soins de l'office national. Une instruction sommaire fut rédigée après accord entre les départements du ministère des travaux publics (sous-secrétaire d'état de l'aéronautique) et du ministère de la guerre (direction de la gendarmerie nationale). Elle indiquait les quelques observations à effectuer qui se rapportaient à la visibilité, à l'état du ciel, à la force approximative et à la direction du vent, à l'annonce des passages de grains ainsi que la manière de transmettre ces observations.

I - 2 - L'accomplissement de la mission

L'instruction indispensable pour installer, lire et entretenir les instruments, observer et assurer la protection des lignes aériennes était donnée dans les brigades par des spécialistes qui séjournaient dans les résidences intéressées le temps nécessaire. Des leçons et conférences étaient faites dans les écoles de gendarmerie (écoles d'officiers, écoles préparatoires de gendarmerie) par le personnel de l'office national météorologique, d'après un programme arrêté en accord avec le ministère de la guerre (direction de la gendarmerie).

Des consignes spéciales indiquaient dans chaque brigade, les destinataires des observations faites, ainsi que la manière et le moment de les transmettre. Les taxes de communication étaient payées par l'office national météorologique. Les brigades intéressées vérifiaient et faisaient rectifier au besoin les relevés établis par les bureaux des postes, télégraphes, téléphones qui ne devaient y porter que des transmissions météorologiques. Ces relevés étaient adressés ensuite à la direction de l'office, 176, rue de l'Université à PARIS. Par la suite, des postes de téléphone sans fil furent installés dans quelques brigades pour recevoir les prévisions de l'office.

En vertu de l'article 8 du décret du 8 juin 1922, fixant le statut du personnel de l'office national météorologique, il était prévu, pour les observateurs, une indemnité annuelle de 50 à 300 francs suivant le nombre et l'importance des

renseignements transmis. Le montant était fixé pour la participation de chaque brigade par arrêté du Sous-secrétaire d'état de l'aéronautique et des transports aériens, après accord avec le ministère de la guerre (direction de la gendarmerie).

L'instruction interministérielle du 13 octobre 1922 fut suspendue à compter du 19 septembre 1939. Parallèlement à son intervention en matière de navigation aérienne, il était prévu la conduite à tenir en cas d'accidents ou d'incidents d'aviation.

CHAPITRE 2 - Le rôle de la gendarmerie en matière d'accidents ou d'incidents d'aviation

Les différentes circulaires prévoyaient les mesures immédiates à prendre en cas d'accident ou d'incident survenu à un aéronef et fixaient le rôle des différentes autorités appelées à intervenir. Si les mesures à prendre ont été rapidement fixées, le rôle de la gendarmerie s'est peu à peu accru.

II - 1 - Le rôle restreint de la Gendarmerie

Dans la circulaire du 30 avril 1917 sur les dispositions à prendre en cas d'accident d'aviation, **l'autorité civile ou militaire qui en avait connaissance la première prenait toute mesure pour la conservation des débris et en assurait la garde.** L'officier "idoine", envoyé pour examiner l'avion et interroger des personnes, pouvait "recueillir les témoignages au besoin par l'intermédiaire de la gendarmerie".

La circulaire du 18 novembre 1922 relative aux dispositions à prendre en cas d'accident d'aviation militaire, **ne prévoyait rien quant au rôle attribué à la gendarmerie.** Une autre, de la même date, relative à la conduite à tenir par les pilotes d'avion militaire en cas de panne, mentionnait que la garde pouvait être "assurée pour la préparation en s'adressant soit au commandant d'armes, soit à la brigade de gendarmerie, soit à la mairie".

La circulaire du 9 décembre 1929 relative aux dispositions à prendre en cas d'accident d'aviation militaire, maritime et coloniale, ne prévoyait rien pour la gendarmerie dans les mesures immédiates à prendre. Elle ne lui en attribuait même pas la garde. **La seule mention** de celle-ci était faite pour les **accidents survenus aux aéronefs civils français ou étrangers.** Dès que le commandant d'une formation d'aviation était prévenu d'un accident survenu sur ou au voisinage immédiat de l'aérodrome sur lequel son unité était en station, il lui appartenait d'organiser les premiers secours. Il devait aussi **"faire immédiatement prévenir la gendarmerie du lieu le plus proche pour qu'elle assure normalement la garde de l'aéronef et recueille les dépositions des témoins en ce qui concerne l'enquête judiciaire"**. Il lui incombait d'assurer la garde de l'aéronef jusqu'à l'arrivée des gendarmes.

La circulaire du 28 février 1934 relative aux dispositions à prendre en cas d'accidents ou d'incident survenu à un aéronef militaire, contenait **des dispositions plus précises et détaillées** que celle de 1929 en mentionnant le même rôle pour la gendarmerie.

Toutes ces circulaires rédigées par le sous-secrétaire d'état de l'aéronautique militaire (1917), la direction de l'aéronautique militaire (1922) ou le ministère de l'air (1929 et 1934) ne réservaient qu'un rôle négligeable à l'intervention de la gendarmerie. Elles semblent manifester la volonté d'indépendance ou plutôt d'autonomie d'une arme jeune et en plein essor. En effet, l'émergence d'une armée de l'air autonome se fit par étapes qui ne s'enchaînèrent pas très logiquement, la création d'un ministère de l'air précédant la parution du texte d'organisation fondamentale de l'armée de l'air. Il fallut attendre une loi du 30 juin 1933, portant organisation du ministère de l'air, pour définir de façon plus précise les attributions du ministre dont l'autorité s'exerçait sur une administration centrale et sur des services très réduits (services techniques de l'aéronautique, services de la navigation aérienne, office de la météorologie). **Le rôle de la gendarmerie devint beaucoup plus important** lorsque celle-ci rédigea **l'instruction du 28 novembre 1938.** Elle s'inscrivait dans la logique de celle du 14 avril 1937 qui organisait le concours de la gendarmerie au département de l'air.

II - 2 - Le rôle accru de la Gendarmerie

L'instruction de 1938 relatives aux mesures à prendre par la gendarmerie en cas d'accidents ou d'incidents aériens abrogea celles de 1917, 1922 et 1934. Elle rappelait que les "instructions d'ordre général relatives aux dispositions à prendre en cas d'accidents ou d'incidents aériens ont posé le principe que, si les membres des équipages des aéronefs ne sont pas en état de procéder à l'exécution des mesures prévues, ce soin incombe à l'autorité, civile ou militaire, qui, la première a connaissance des faits". Elle avait pour objet de préciser le rôle des militaires de la gendarmerie, en l'occurrence tel qu'il découlait des dispositions en vigueur, car ils étaient susceptibles d'être, en de nombreux cas, les premiers avisés des accidents ou incidents aériens.

La circulaire reprenait la distinction entre accident ou incident. Etait considéré comme "accident" tout événement remplissant deux conditions. D'une part, il devait être survenu soit au cours d'un vol ou d'une ascension, soit au cours d'une manoeuvre au sol pour la mise en oeuvre d'un aéronef. D'autre part, il fallait avoir entraîné, soit pour les personnes (équipes ou tiers) la mort ou une blessure rendant le personnel indisponible, soit pour l'aéronef une avarie importante irréparable par les moyens des bases. Etait appelé incident tout événement ayant entraîné un atterrissage involontaire ou normal, soit sur un aérodrome, soit en dehors d'un aérodrome et à la suite duquel les personnes étaient disponibles et l'aéronef intact ou réparable par les moyens des bases.

Dès qu'ils avaient connaissance d'un accident aéronautique survenu en dehors d'un aérodrome occupé de manière permanente par une formation de l'armée de l'air, les militaires de la gendarmerie se rendaient sur les lieux le plus rapidement possible et devaient procéder à plusieurs opérations.

Tout d'abord, ils **organisaient les premiers secours** en prenant, en cas de mort ou blessure grave, les mesures prévues par la circulaire du 18 juin 1930 (1) du ministère de l'air. En cas de blessures graves, ils faisaient donner les premiers soins en requérant au besoin le personnel médical civil. Ils **veillaient aussi au transport des membres de l'équipage**, soit à l'hôpital militaire ou maritime soit à l'hospice mixte ou civil le plus proche et s'il s'agissait de blessés non transportable, "à l'établissement hospitalier civil le plus voisin ou dans un local convenable aussi proche que possible". En cas d'accident ayant entraîné la mort, l'autorité municipale et la gendarmerie prenait les premières dispositions jusqu'à l'arrivée d'un l'officier enquêteur. **Elles procédaient aux formalités légales**, conformément à l'article 81 du code civil (procès verbal de l'état du cadavre, circonstances relatives à l'accident, renseignements sur les personnes décédées).

Ensuite ils **dressaient la liste des témoins et recueillaient d'après un questionnaire type (1*)**, leurs dépositions, lesquelles étaient portées à la connaissance de l'enquêteur technique envoyé sur la place par les soins des autorités aériennes.

Enfin, ils prévenaient sans retard télégraphiquement ou téléphoniquement le **commandant de la section de gendarmerie, le général commandant la subdivision de région aérienne** sur le territoire de laquelle était survenu l'accident (2). Il appartenait au général d'aviser les autorités intéressées et le chef de secteur ou de sous secteur de police aérienne (3). **En cas d'accident survenu sur un aérodrome occupé de manière permanente par une formation de l'armée de l'air, les gendarmes se rendaient sur les lieux, à la demande du commandant de la formation, pour procéder éventuellement à l'enquête judiciaire.** L'avis télégraphique devait contenir des renseignements précis (4).

Tout incident ayant un atterrissage en dehors d'un aérodrome et parvenant à la connaissance de la gendarmerie faisait l'objet d'un compte rendu. Il était adressé par la voie postale ordinaire au : général, commandant la subdivision de région aérienne, au chef de secteur ou de sous-secteur de police aérienne et au commandant de section de gendarmerie.

Le compte rendu comportait les mêmes renseignements que l'avis télégraphique. A défaut de renseignements précis sur la composition de l'équipage (cas de départ avant l'arrivée des enquêteurs), il y avait lieu de recueillir tous les éléments permettant d'identifier l'appareil.

La garde des aéronefs était prévue par l'instruction du 28 novembre 1938. **En cas d'accidents, la brigade locale de gendarmerie assurait ou faisait assurer la garde des débris de l'aéronef militaire français**, à la demande de l'équipage ou de sa propre initiative, et dans les conditions fixées par la circulaire du 2 août 1920 (5). Pour tout autre aéronef, la gendarmerie locale faisait assurer ou assurait la garde des abris dans les conditions fixées par dépêche ministérielle n° 50377-T/10-G du 30 octobre 1936.

La circulaire de 1920 précisait dans quelles conditions le personnel de la gendarmerie assurait la garde des appareils militaires. Celle de 1936 n'en prévoyait pas l'extension pour les aéronefs civils sauf en cas d'accident. Dans cette éventualité, la garde incombait exclusivement à la gendarmerie jusqu'à l'enlèvement des victimes. Elle était ensuite assurée "au maximum jusqu'à l'arrivée de l'enquêteur technique, par des hommes de confiance volontaires procurés soit par l'autorité municipale, soit par le commandant de la brigade de gendarmerie". Ces gardiens étaient rétribués dans des conditions analogues à celles fixées par la circulaire du 2 août 1920 par les soins du ministère de l'air auquel les demandes d'indemnités étaient adressées. Pour faciliter le règlement des rétributions, une attestation du service accompli leur était remise par la gendarmerie.

Le personnel préposé à la garde des débris d'aéronefs de toutes catégories devait particulièrement veiller à ce que, avant l'arrivée de l'enquêteur technique, il ne soit touché à ces débris que dans la stricte mesure où cela était nécessaire pour permettre les travaux de sauvetage ou lorsque ces débris constituaient une gêne ou un danger.

En cas d'incident et sur demande des équipages, la gendarmerie assurait ou faisait assurer la garde des seuls aéronefs militaires français dans les mêmes conditions. De sa propre initiative, elle assurait dans les mêmes conditions, la garde des aéronefs militaires étrangers.

S'il était requis, le personnel de la gendarmerie pouvait prêter son concours aux équipages militaires, en vue de l'estimation des dégâts occasionnés aux propriétés privées ou des services rendus par les habitants. En matière de réparations civiles dues à l'Etat ou réclamées par des tiers, il participait aux enquêtes dans les conditions définies par l'instruction n° 19361-1/10 du 18 novembre 1937.

Les dispositions prévues par l'instruction du 28 novembre 1938 étaient indépendantes de celles qu'imposait l'application de la réglementation relative à la police de la circulation et de la navigation aérienne.

Tout comme en matière d'accident ou d'incident d'aviation, l'intervention de la gendarmerie fut plus importante vers 1937-1938 à l'égard de l'armée de l'air.

CHAPITRE 3 - Le concours de la Gendarmerie Nationale à l'Armée de l'Air

Si la gendarmerie nationale apporta effectivement son concours à l'aéronautique militaire puis à l'armée de l'air, seule une instruction interministérielle du 14 avril 1937 traitait de ce problème. **Au fur et à mesure du développement de l'aviation, la nécessité d'un corps spécialisé de gendarmerie travaillant dans son cadre et à son profit apparaissait.**

III - 1 - L'instruction interministérielle du 14 avril 1937 (1)

Elle fixait pour le temps de paix les conditions d'utilisation de la gendarmerie par l'armée de l'air. Dans divers cas, la gendarmerie prêtait au département de l'air le même concours qu'au département de la guerre dans les domaines suivants :

- **police judiciaire militaire**
- **surveillance des militaires absents de leur corps**
- **administration des militaires de réserves dans leurs foyers**
- **constatation d'événements graves** ayant le caractère de sinistre ou pouvant avoir de sérieuses répercussions au point de vue de la Défense Nationale
- **préparation et éventuellement mises à exécution des opérations de mobilisation**, suivant les modalités définies par une décision spéciale.

Par ailleurs, la **gendarmerie veillait à l'application des mesures de défense antiaérienne passive**, à l'occasion de certains exercices ou expériences du temps de paix.

Elle assurait la garde des aéronefs notamment en cas de panne ou accident. L'instruction se référait à deux circulaires.

La circulaire du 2 août 1920 qui était à l'origine la dépêche ministérielle n° 5823-3-B/12, concernait la garde des appareils militaires d'aviation atterrissant en dehors d'un aérodrome. Cette circulaire abrogeait la circulaire n° 48 du 12 novembre 1912 et en reprenait les principales dispositions tout en les adoptant.

Tout aviateur militaire amené à attirer à proximité d'une ville de garnison pouvait demander au commandant d'armes les hommes nécessaires pour assurer la garde de son appareil. Il y avait lieu de prévoir que le personnel ainsi commandé se trouverait presque toujours isolé et devrait pourvoir lui-même à sa nourriture. Dans ce cas, le personnel avait droit à l'indemnité journalière normale.

Lorsque l'aviateur atterrissait loin de toute garnison, mais à proximité d'une brigade de gendarmerie, il s'adressait au chef de celle-ci, qui assurait la garde de l'appareil, s'il le pouvait, au moyen de son propre personnel. Celui-ci avait droit à l'indemnité correspondante à ce service extraordinaire d'après le taux en usage dans le corps de la gendarmerie. Les diverses indemnités allouées aux militaires de la gendarmerie à l'occasion du gardiennage d'appareils militaires d'aviation atterrissant en dehors d'un aérodrome, étaient réglées directement aux ayants droits, par les soins des directeurs des établissements ou parcs. Les dépenses étaient imputées sur les crédits de fonctionnement.

Si le chef de brigade estimait son personnel insuffisant pour assurer ce service, ou si la garde se prolongeait trop, il procurait à l'aviateur des hommes de confiance volontaires, deux au maximum. Ils se chargeaient de garder l'appareil moyennant une rétribution qui était fixée en tenant compte des circonstances locales, de la saison..., et qui ne pouvait

excéder 3 francs 50 par heure de garde et par homme. Ce taux était doublé pendant les heures de garde de nuit. Cette rétribution était payée directement par le pilote d'aéronef ou le chef d'équipe de dépannage, sur les avances qui lui avaient été délivrées en exécution des dispositions de l'article 40 de l'instruction provisoire du 1er mars 1921, sur l'administration et la comptabilité du service de l'aéronautique.

Dans le cas où le chef de brigade n'avait pu faire assurer le service par son personnel, il en rendait compte à son chef hiérarchique dans un rapport motivé.

Lorsqu'ils étaient requis par les aviateurs militaires, les gendarmes étaient tenus de remettre à ces derniers un document constatant la date, l'heure et le lieu de leur atterrissage.

En cas d'accident grave, les autorités militaires prenaient d'elles-mêmes et d'urgence les mesures nécessaires pour assurer la surveillance des appareils et empêcher le public d'en approcher.

L'instruction ministérielle de 1937 faisait aussi référence à une deuxième circulaire du 23 décembre 1936 (1). Elle prévoyait, une intervention en cas d'incidents ayant entraîné l'atterrissage hors des aérodromes officiels. Si le commandant d'avion ne pouvait pas reprendre les airs, il devait faire assurer aussitôt la garde et, si possible, l'abri de son aéronef en s'adressant soit au commandant d'arme, soit à la brigade de gendarmerie, soit à la mairie.

A côté de cette mission de garde, l'instruction de 1937 mentionnait aussi que le département de l'air pouvait, en outre, requérir la gendarmerie dans les circonstances spéciales, qui faisaient l'objet d'une instruction particulière.

Des officiers de gendarmerie étaient détachés au titre d'adjoints techniques auprès de certains états-majors à savoir :

- administration centrale (état-major de l'armée de l'air, 4ème bureau)
- états-majors de région aériennes.

Le rôle de ces officiers était de **renseigner les hautes autorités** près desquelles ils étaient placés **sur toutes les questions relatives à l'emploi de la gendarmerie**. Ils servaient **d'agents de liaison entre les hautes autorités de l'air et les hautes autorités qualifiées de la guerre** en vue de la satisfaction optimale des besoins de l'armée de l'air. Ils faisaient prendre toutes mesures propres à préparer à leur rôle du temps de guerre les éléments de gendarmerie qui seraient mis à la disposition de l'armée de l'air. Celle-ci disposait de quelques brigades spécialisées mises à sa disposition par la gendarmerie nationale.

L'instruction de 1937 constituait un aboutissement dans la nécessité d'un corps spécialisé de gendarmerie.

III - 2- La nécessité d'un corps spécialisé de Gendarmerie

Dès la première guerre mondiale, la nécessité s'était fait sentir d'affecter des gendarmes prévôtés à la surveillance des terrains d'aviation militaire aménagés aux abords du front. Bien qu'entrant parfaitement dans le cadre des attributions traditionnelles de la gendarmerie, cette mission ne fut qu'occasionnelle. Elle ne pouvait être, par ailleurs, simplement confiée aux brigades territorialement compétentes car elle nécessitait un personnel dégagé de toute autre obligation et intégré dans un système de commandement adapté à l'organisation et au déploiement de l'armée de l'air.

Une circulation du 15 octobre 1922 (1) prévoyait une intervention de la gendarmerie dans les aérodromes et aux divers points d'atterrissage. Selon celle-ci, "la gendarmerie peut être amenée dans certains cas à surveiller les aérodromes et les divers points d'atterrissage. Il est donc indispensable de permettre aux militaires de la gendarmerie de pénétrer dans ces installations et d'y circuler librement, comme ils sont autorisés à le faire dans les entreprises de chemin de fer, dans les gares et sur les quais et débarcadères de ligne de navigation fluviale ou maritime". La circulaire précisait que "les commandants d'aérodromes voudront bien, en conséquence, donner les ordres nécessaires aux gardiens de jour et de nuit et aux gardiens des terrains de secours sous leurs ordres".

Dès 1934, année de sa création, l'armée de l'air bénéficie d'éléments détachés de la gendarmerie départementale ou de la garde républicaine mobile. Les missions de ces éléments, placés à la disposition des unités aériennes, n'étaient prévues par aucun texte officiel? En 1939, le système empirique des prévôtés (2) de la première guerre mondiale subsistait toujours mais leur nombre est difficile à déterminer. Chacune comprenait en moyenne **20 personnes : un officier, plusieurs gradés, des gendarmes et des gardes. Pour 1940, vingt-cinq groupes et sections, sous forme de prévôtés, figurent comme unités combattantes de la gendarmerie de l'air (2)**. A ce moment il devenait indispensable de les organiser en une formation unique, dotée d'un statut et dont les missions seraient clairement définies. Le décret mis à l'étude n'aboutit jamais en raison de l'effacement temporaire des forces françaises après l'armistice de juin 1940.

La nécessité et la volonté d'organiser une intervention de la gendarmerie au profit de l'armée de l'air se manifestent avec les instructions du 14 avril 1937 et du 28 novembre 1938. De plus, si la date officielle de sa naissance est **1943**, **la gendarmerie de l'air n'attendit pas si longtemps pour réaliser un insigne. Le premier modèle (1*) vit le jour en 1939**, c'était un cercle d'émail bleu foncé portant l'inscription 'gendarmerie de l'air' en lettres d'or, ayant en son centre une grenade d'or timbrée sur la bombe des lettres "R.F." en relief, soutenue par un vol d'argent. Il existait deux variants de cet insigne : l'une tout en métal doré, l'autre tout en métal argenté.

En 1947, sur un total d'environ 550 gendarmes 3,7 % furent recrutés entre 1936-1940 ; 6,8 % entre 1941-1942 ; 8,8 % en 1943 et 5,8 % en 1944.

Ce n'est qu'en 1943 que fut créé, parallèlement à la renaissance de l'armée de l'air, le premier corps de gendarmerie de l'air. Pendant 13 ans cette création se caractérisera par des tâtonnements.

L'ERE DES TATONNEMENTS DE 1943 A 1956

L'année 1943 représente la date officielle de la création de la gendarmerie de l'air. A la libération, il était possible de penser qu'une nouvelle organisation prendrait corps. En fait, il n'en fut rien car à partir de 1947 commence pour la gendarmerie de l'air une longue période de tassements, de va-et-vient entre les deux pôles d'attraction : l'armée de l'air et la gendarmerie. Son appellation varia au gré de ses rattachements : **unités aériennes de gendarmerie de l'aviation militaire en 1947** lors du rattachement à la gendarmerie nationale, **légion de gendarmerie de l'air en 1952** en étant une légion autonome spécialisée au sein de l'armée de l'air, **unité de gendarmerie aérienne en 1953** lors de la réintégration provisoire dans la gendarmerie et enfin **gendarmerie de l'air en 1955**.

Durant cette ère des tâtonnements trois périodes se dégagent : le premier corps de gendarmerie de l'air de 1943 à 1947 (chapitre 1), l'intégration de la gendarmerie de l'air à la gendarmerie nationale de 1947 à 1951 (chapitre 2) et enfin l'apogée de ce va-et-vient de 1951 à 1956 (chapitre 3).

CHAPITRE 1 - Le premier corps de Gendarmerie de l'Air

La création du premier corps de gendarmerie de l'air résulte du décret du 16 septembre 1943. Un arrêté du 30 novembre 1944 précisa son rattachement à l'armée de l'air qui ne dura que très peu de temps.

I - 1 - La création de la Gendarmerie de l'Air à l'intérieur de l'Armée de l'Air

Le débarquement des forces alliées en A.F.N. en **novembre 1942** entraîne une reprise de la lutte contre l'occupant par toutes les forces françaises stationnées outre-mer. **Le commandant français donna à l'armée de l'air une place prépondérante afin de la mettre sur un pied d'égalité avec les forces aériennes alliées** et pour tenir compte aussi de l'évolution de moyens de guerre mis en oeuvre. **L'armée de l'air française reçut du matériel en grande quantité.** Elle dut former assez rapidement des escadrons en vue de préparer les débarquements en Sicile, en Sardaigne... tant des troupes alliées que des unités françaises reconstituées. **Cette activité devait être sérieusement protégée.** La protection s'étendait eux aérodromes et à leurs abords, aux ateliers de réparation et de montage des avions. L'escorte des convois sensibles, armements, munitions, carburant, apparaissait d'une sérieuse nécessité. Parallèlement les délits se multipliaient nécessitant l'intervention des prévôtés. **C'est alors que le général d'armée aérienne BOUSCAT, commandant l'aviation française, proposa la création d'un corps de la gendarmerie de l'air.** Le projet fut retenu par le Comité Français de la libération nationale et reprenait celui de 1939. **Le journal officiel de la république française du 16 septembre 1943** publiait sous la signature des généraux **DE GAULLE, GIRAUD** et du commissaire aux finances **COUVE DE MURVILLE**, le décret du 15 septembre 1943 (1) relatif à la création d'un corps de la gendarmerie de l'air.

Le corps de la gendarmerie de l'air fut créé à l'intérieur de l'armée de l'air, le 1er janvier 1944. Le décret fixait l'effectif initial à **un officier supérieur** (lieutenant-colonel ou commandant), **deux officiers subalternes, 40 gradés et gendarmes provenant de la gendarmerie départementale.** Pour assurer la maintenance de cet effectif, il était envisagé de faire appel, le cas échéant, à du personnel de l'armée de l'air. En fait, cette disposition tendit à devenir la règle.

Les attributions territoriales étaient les suivantes :

- surveillance et protection des établissements de l'air et de leurs abords,
- exercice de la police judiciaire dans ce même lieu,
- service d'ordre et de maintien de l'ordre,

- relations avec les gendarmeries de terre et de mer,
- relations avec les autorités judiciaires civiles et militaires et services de police.

Le décret précisait également le rôle de la gendarmerie aux armées :

- police générale,
- protection de la zone de déploiement des unités en opérations,
- discipline de la circulation routière,
- relations avec les gendarmeries étrangères, soit alliées, soit ennemies (occupation).

C'est au chef d'escadron MORIN que revint la charge de mettre en oeuvre le nouveau corps. Il commandait un poste de la gendarmerie Départementale qui comprenait notamment cinq gradés. Ce poste était à l'état-major de la villa Gauthier dans le quartier la redoute à ALGER.

Le recrutement s'opéra en Algérie, en Tunisie et au Maroc. Une école de gendarmerie de l'air, commandée par un adjudant, fonctionna à ALGER. Elle était implantée chez un particulier dans le quartier la redoute.

Le développement des événements de guerre dans le bassin méditerranéen imposa rapidement la création de trois prévôtés qui eurent à leur tête des officiers ou sous-officiers provenant de l'armée de l'air : Un capitaine, un lieutenant, et un adjudant chef.

En même temps étaient mises en place les sections d'ALGER, de RABAT et de TUNIS. La section d'ALGER fut commandée successivement par trois capitaines, celle de RABAT par un adjudant-chef et celle de TUNIS par un lieutenant.

Telle était l'organisation de la gendarmerie de l'air à la veille de la libération du territoire national. La nouvelle phase de la guerre en faisant porter tout l'effort militaire en Europe et principalement en France, entraîna une nouvelle inflation des unités de gendarmerie de l'air, en même temps qu'un nouveau développement.

Le 26 août 1944, au départ de l'armée allemande, le ministère de l'air était occupé par un détachement de la gendarmerie nationale (brigade motorisée de la région parisienne) qui assurait la garde, contrôlait les personnes et les véhicules, surveillait les prisonniers et patrouillait aux abords. Le 7 septembre 1944 arriva à PARIS venant d'Algérie, le lieutenant-colonel MORIN. Il s'installa au ministère et utilisa immédiatement le détachement de la légion d'ARCUEIL qui s'y trouvait. Celui-ci était commandé par un adjudant. Dès son arrivée à PARIS, le lieutenant-colonel MORIN avait pris contact avec un officier de la justice militaire "air", avec lequel il fixa les nouvelles missions du détachement, notamment l'épuration des établissements "air". Le détachement opéra de nombreuses enquêtes et procéda à des arrestations. Il ne semble pas que toutes ces opérations fussent parfaitement régulières au sens où nous avons coutume de l'entendre en période normale. L'activité de la gendarmerie de l'air eut quelques retentissements dans la presse parisienne de l'époque.

Le 5 octobre 1944, les premiers éléments de la gendarmerie de l'air d'A.F.N. débarquèrent à CHERBOURG, le soir même, ils étaient à PARIS. Parmi eux, il y avait un capitaine, un adjudant-chef, un adjudant, deux maréchaux des logis chefs, et environ 40 gendarmes. Ils portaient la tenue américaine avec la casquette de l'armée de l'air française, les attributs de la gendarmerie nationale, la fourragère blanche, un brassard bleu au bras gauche avec l'inscription P.M. en lettres blanches. Quelques jours après leur installation au ministère de l'air, le détachement de la gendarmerie nationale rejoignait son unité à MONTROUGE à l'exception de deux gradés et de quelques gendarmes qui restèrent détachés. Dire qu'une bonne ambiance régna entre les deux éléments serait exagérée. Le personnel était réparti en une brigade de surveillance et une brigade d'enquête.

A l'échelon d'administration centrale, l'organisation générale de la gendarmerie de l'air était à peu près terminée. Cependant, rien n'était encore fait pour les régions aériennes. Le lieutenant-colonel MORIN s'attaqua à ce problème et obtint, à la suite de plusieurs demandes à la direction de la gendarmerie la mutation par voie de changement d'arme de 40 gradés et gendarmes pour l'ensemble de la France, soit 10 par région aérienne. Les nouveaux mutés rejoignirent leur résidence à partir du 19 décembre 1944. L'expression "par voie de changement d'arme" signifie bien que la gendarmerie de l'air était séparée de la direction de la gendarmerie. Cette situation résultait du décret de 1943 et fut confirmé par l'arrêté du 30 novembre 1944 du ministre de l'air Charles TILLON. En application du décret, l'arrêté prévoyait la création d'un "service de la gendarmerie de l'air relevant directement du ministre de l'air". Les conditions d'application du décret et de l'arrêté furent déterminées par d'autres arrêtés et instructions.

I - 2 - Le rattachement au Ministère de l'Air

Un arrêté du 11 janvier 1945, signé par le ministre de l'air Charles TILLON, relatif au service de la gendarmerie de l'air s'inspirait du décret du 20 mai 1903. Les missions étaient bien évidemment adaptées et les principales d'entre

elles, sous réserve de quelques modifications, étaient celles encore exercées actuellement. L'arrêté fixait notamment la nature de la subordination des unités de la gendarmerie de l'air vis-à-vis des autorités de l'air, qui était pleine et entière.

L'année 1945 va surtout être celle de l'organisation. En effet, l'arrêté du 24 février 1945 et l'instruction d'application n° 2074-1/O.E.M.G.A. du 11 avril 1945 en tracent d'une part le cadre et d'autre part le détail. L'arrêté fut signé par le ministre de l'air Charles TILLON.

Un colonel était mis à la tête du commandement de la gendarmerie de l'air, à l'échelon ministériel. Le lieutenant-colonel MORIN fut le premier titulaire de ce poste. Deux légions étaient instituées. L'une pour la métropole, ayant pour commandant le chef d'escadron DIDION, avait son siège à PARIS. L'autre pour les territoires d'outre-mer, commandée par le chef d'escadron GIORGI, avait son siège à ALGER. La légion regroupait un certain nombre de compagnies. La compagnie était la formation rattachée à la région aérienne. Il existait une section par subdivision aérienne ou "air colonial". Enfin, la brigade était l'unité élémentaire rattachée à une base ou à un établissement.

L'arrêté prévoyait également des prévôtés, en nombre variable, rattachées à des secteurs de l'air ou à une grande unité tactique de l'air. Elles relevaient directement du colonel commandant la gendarmerie de l'air.

L'instruction précise une différence fondamentale qui sera reprise dans les dispositions actuelles. Seuls les chefs de la gendarmerie de l'air déterminent à leur échelon, tout ce qui a trait au fonctionnement technique et à la gestion du personnel. Les autorités de l'air ne peuvent pas s'immiscer dans le fonctionnement du service. Ils fixent les modalités d'exécution des missions et en assure le contrôle en redressant éventuellement les erreurs constatées. Seules les autorités de l'air nominativement désignées peuvent demander le concours de la gendarmerie de l'air. Les légions n'étant pas encore en mesure de se constituer en unité à administration distincte, les divers éléments étaient administrés par l'unité administrative de l'état-major de la base ou de l'établissement au bénéfice duquel ils apportaient leur concours. Il était également envisagé un programme de casernement. En attendant, les officiers, sous-officiers et élèves gendarmes, qui avaient droit au logement gratuit pour eux et leurs familles, étaient dans des appartements fournis par voie de réquisition ou de location à l'amiable.

Le troisième texte important de cette année 1945 est un deuxième arrêté également du 24 février portant statut du personnel de la gendarmerie de l'air.

Dans son chapitre premier, il rappelait les grandes lignes des dispositions applicables, et qui à l'exception du rattachement au ministre de l'air, demeurent encore en vigueur. Le deuxième était relatif au statut des officiers. Les règles du classement et de l'avancement pour les officiers de l'armée de l'air du cadre sédentaire, auxquelles il n'était pas dérogé, étaient applicables. L'encadrement officiers de la gendarmerie de l'air était fourni par le département de la guerre et par l'armée de l'air. En ce qui concerne les officiers de l'armée de l'air, il était fait appel en priorité aux capitaines, lieutenants et sous-lieutenants du cadre navigant atteints par la limite d'âge ou volontaires pour servir dans la gendarmerie de l'air. Ce n'était qu'à défaut de ceux-ci, qu'il pouvait être pris parmi ceux du cadre sédentaire qui étaient volontaires. Il existait un recrutement par voie de concours et par le rang pour les sous-officiers. Les officiers de l'armée de l'air n'étaient admis au service de la gendarmerie de l'air qu'après avoir suivi un stage et satisfait aux examens. Les sous-lieutenants étaient promus lieutenants automatiquement au bout de deux ans de grade. A partir de capitaine, l'avancement avait lieu uniquement au choix. Toutefois, un minimum de deux ans dans le grade était exigé avant de pouvoir accéder au grade supérieur. Quant aux limites d'âge, elles étaient alignées sur celles du corps des officiers de l'air du cadre sédentaire : colonel 56 ans, lieutenant-colonel 55 ans, chef d'escadron 52 ans, capitaine 50 ans, lieutenant et sous-lieutenant 48 ans. Les officiers de la gendarmerie de l'air étaient donc séparés de leurs camarades de la gendarmerie nationale.

Le même esprit d'indépendance vis-à-vis de la direction de la gendarmerie animait le chapitre 3 de l'arrêté en ce qui concerne les sous-officiers. La gendarmerie de l'air pourvoyait à son recrutement, fixait les conditions d'admission, déterminait l'aptitude physique, délivrait des commissions d'un type spécial d'élèves-gendarmes. Elle procédait elle-même à leur titularisation.

Le colonel commandant la gendarmerie de l'air recevait délégation du ministre pour dresser la liste d'aptitude en vue de l'avancement. La même délégation lui ouvrait le droit de nommer les gradés, d'accepter les demandes de démission, d'admission à pension proportionnelle ou d'ancienneté. Il lui appartenait, toujours par délégation du ministre, de prononcer une décision de renvoi par mesure disciplinaire.

Dans un dernier chapitre, l'arrêté traitait sommairement de l'organisation du service. Sommairement, car il renvoyait à un règlement sur le service intérieur de l'arme du 10 avril 1944 dont il n'a pas été retrouvé trace. Il avait du voir le jour lors de la création de la gendarmerie de l'air en Algérie. L'idée d'un règlement sur le service intérieur fut reprise en 1945 et fit l'objet d'un livret portant le n° 1691/GA/CDT en date du 16 août 1945. De cette époque dataient aussi

plusieurs autres fascicules dont un "aide mémoire pour gendarme de l'air" et une "étude théorique et pratique sur la police judiciaire militaire". Ces divers documents n'appellent pas de remarque particulière. Ils témoignent simplement du caractère d'indépendance - déjà souligné- de la gendarmerie de l'Air vis-à-vis de la gendarmerie nationale. Caractère qui atteste également la création d'une autre école de gendarmerie de l'air.

Celle-ci fut ouverte le 15 novembre 1944, rue de la ferme à NEUILLY dans une propriété réquisitionnée. L'encadrement de ce centre d'instruction comprenait un lieutenant, commandant le centre, un adjudant-chef adjoint et trois maréchaux des logis chefs. A ce personnel militaire il fallait ajouter du personnel civil fourni par la base aérienne 117 pour assurer les divers services de fonctionnement (secrétariat, mess, entretien...). La période d'organisation eut lieu du 15 novembre 1944 au 1er janvier 1945. Le recrutement s'avéra difficile et lent puisqu'il n'y eut aucun stagiaire au cours de cette période. Le 2 janvier 1945, le cours fonctionna avec une vingtaine de stagiaires provenant d'un recrutement dans les unités de l'armée de l'air. Les effectifs augmentèrent et varièrent entre 40 et 80. La durée du séjour des élèves au centre d'instruction était très variable, de huit jours à trois mois, suivant les besoins nécessités par la mise en place des brigades ou des prévôtés. Il est même fait état du cas d'un stagiaire qui ne resta qu'un jour, mais (à titre de compensation) un autre resta sept mois. Dans le courant de l'année 1945, la capacité du centre fut augmentée par la réquisition d'un second immeuble situé, boulevard Richard Wallace, à proximité de la rue de la Ferme. Cent vingt stagiaires pouvaient aussi être hébergés. Après un an de fonctionnement, soit vers la fin janvier 1946, le centre d'instruction fut transféré sur le centre d'instruction de l'armée de l'air de VITRE. Le Lieutenant fut remplacé par un sous-lieutenant. A peine réinstallé à VITRE, arriva l'ordre de dissolution du centre d'instruction de la gendarmerie de l'air. La liquidation fut effective le 15 mai 1946. De 550 à 600 élèves-gendarmes ont effectué un stage dans ce centre d'instruction.

L'école d'ALGER continuait de fonctionner. Les stages duraient entre deux et trois mois et leurs effectifs étaient variables (de dix à trente stagiaires). Un examen sanctionnait ce stage et les futurs gendarmes étaient rattachés à la brigade d'ALGER dans l'attente de prêter serment. Elle fut fermée en même temps que celle de métropole.

Le plus fort recrutement eu lieu en 1945. En 1947, sur environ 550 gendarmes de l'air, 44,2 % avaient été recrutés en 1945.

Née en Afrique du Nord; la prévôté de l'air n° 1 eut son propre insigne n° 1945. L'insigne comprenait dans un croissant d'or évoquant le lieu d'origine de l'unité et portant l'inscription "prévôté air n° 1", un aigle d'argent et d'émail bleu aux ailes déployées. Cet aigle maintenait de son bec une chaîne d'or au cadenas bleu ciel enserrant deux mains griffues d'émail rouge. Cette allégorie où l'aigle, évoquant la gendarmerie de l'air, retenait prisonnières les mains criminelles de l'ennemi, était tout à fait dans l'esprit de certains insignes nés de la guerre.

Le colonel MORIN commanda le premier corps de gendarmerie de l'air et reçut le 21 octobre 1945 un témoignage de satisfaction du ministre de l'air pour le motif suivant :

"Officier supérieur de valeur exceptionnelle. Remplit avec une très haute conscience et un sens élevé du devoir les fonctions de commandant de la gendarmerie de l'air. Règle avec une très grande compétence les délicates affaires qui lui sont soumises et dans lesquelles l'honneur et la liberté des individus sont en jeu. Est, en outre l'artisan de la mise sur pied de la gendarmerie de l'air qui a rendu des services remarquables aux formations et aux établissements de l'armée de l'air.

Cette organisation n'eut cependant qu'une courte durée pour des raisons liées aux circonstances mais aussi aux autorisées en place.

I - 3 - La fin du premier corps de Gendarmerie de "Air

De juin 1944 au 16 janvier 1947, le gouvernement provisoire s'efforça de redonner à la France de nouvelles assises politiques, sociales et économiques. Sur le plan intérieur, il normalisa les procédures d'épuration, généralisa la sécurité sociale, pratiqua une politique de nationalisation, modernisa l'équipement du pays et restaura l'autorité du pouvoir central. Sur le plan extérieur, il participa activement aux derniers combats, imposa sa présence à la table de conférence lors de la signature de la capitulation allemande, obtint une zone d'occupation en Allemagne et s'intéressa à l'Indochine pour y affermir l'influence française.

Le 9 septembre 1944, le général DE GAULLE forma un gouvernement d'union nationale qui allait de la fédération républicaine aux communistes qui détenaient les portefeuilles de la santé (BILLOUX) et de l'air (TILLON).

Après l'élection de la première assemblée constituante, le Général DE GAULLE devint président du gouvernement provisoire de la république française, le 13 novembre 1945. Du 15 au 21 novembre, le premier conflit éclata entre les communistes et DE GAULLE. En formant son gouvernement, celui-ci refusa de leur confier les grands livres de commande en politique étrangère car selon lui c'était "la diplomatie qui l'exprime, l'armée qui la soutient, la police qui

la couvrent". Finalement le gouvernement comprenait cinq communistes dont Maurice THOREZ, ministre d'état, et Charles TILLON à l'air. Le 20 janvier 1946, il préféra démissionner plutôt que d'accepter le projet de constitution proposé par l'assemblée, projet qui fut d'ailleurs repoussé au référendum du 5 mai 1946.

Trois personnalités lui succèdent à la tête du gouvernement provisoire de la république française : Félix GOUIN, Georges BIDAULT et Léon BLUM. Les trois gouvernements comprenaient des communistes mais aucun aux postes clés. Ils occupaient des ministères dits "techniques" (TILLON devint ministre de l'armement dans les deux premiers cabinets). Le projet de constitution préparé par la deuxième assemblée constituante fut finalement approuvé en octobre 1946. Les élections portèrent Vincent AURIOL à la présidence de la IV^e république (le 16 janvier 1947).

Investi le 21 janvier 1947 par l'assemblée, P. RAMADIER constitua le cabinet qui comprenait cinq communistes. Le 5 mai 1947 il y eut rupture entre socialistes et communistes et donc la fin du tripartisme. RAMADIER exclut les communistes et le parti communiste entra définitivement dans l'opposition.

La présence des communistes au gouvernement ne permettait pas de remettre fondamentalement en cause beaucoup de choses et en particulier ce qu'avait fait l'ancien ministre de l'air TILLON. De surcroît, il était beaucoup plus important de mettre d'abord en place les institutions de ce qui deviendra la IV^e république.

Le Général DE GAULLE comprit rapidement que "l'effacement relatif" de la France aux deux grandes conférences de YALTA et POSTDAM tenait à la faiblesse des forces armées du pays, qui ne soutenaient pas la comparaison avec celles des Grands. Un énorme effort de développement et de modernisation semblait s'imposer. Pour le Général DE GAULLE, la refonte de l'armée constituait un problème majeur. Avant même le 8 mai 1945, l'objectif se résumait en une force d'intervention terrestre et aéronavale composée d'une majorité d'engagés. Cette force disposerait de bases stratégiques et serait disponible en permanence pour participer à la défense de l'ensemble métropole-empire.

La réorganisation de l'armée de terre et de l'armée de l'air fut précisée selon le plan du 4 juin 1945, celle de la marine suivant un projet arrêté le 6 juillet 1945. Pour l'armée de l'air, le plan projetait pour 1950 la formation d'une force de 2000 avions, dont 1500 entreraient en service dès 1947 et un effectif de 170 000 hommes. L'idée d'une gendarmerie de l'air indépendante était donc plausible.

Pendant le redressement militaire particulièrement ambitieux, allait se heurter à de sévères contraintes. Au lendemain même de la libération, le gouvernement et le pays avaient brutalement pris conscience de l'ampleur des destructions. En mai 1945, le bilan apparaissait singulièrement sombre. 75 départements, au lieu de 13 pendant la première guerre mondiale, avaient subi des destructions. Près d'un quart du capital immobilier avait été anéanti contre 9 % en 1918. En 1946, le ministère de la reconstitution estimait à 4 900 milliards le coût du retour à la normale, soit deux ou trois années du revenu national. Les problèmes liés au transport apparaissaient particulièrement aigus. Le manque d'énergie entraînait un ralentissement général de l'activité des entreprises et tout particulièrement de la sidérurgie. La guerre avait aggravé les difficultés d'un pays qui se relevait à peine, en 1939, de la crise des années trente. L'évolution de l'indice de la production industrielle montrait l'ampleur du désastre. En prenant l'indice 100 en 1938, celui-ci était tombé à 38 en mai 1945. Pendant l'hiver 1945-1946, le ravitaillement représentait la préoccupation principale des français.

Dans ces conditions, la reconstruction du pays et la relance de l'économie semblaient constituer des priorités pour l'immense majorité du pays qui comprenait mal la poursuite d'un effort militaire important.

Dès l'été 1945 le cabinet du Général DE GAULLE dut en tenir compte. Il fallut sans cesse modifier les plans de réorganisation militaire du 4 juin et du 6 juillet. Dès le 17 août, pour l'armée de l'air, le comité de défense nationale ne renonçait pas au plan prévu pour 1950, mais les objectifs de 1947 étaient abandonnés. Au lieu de 1500 appareils et 140 000 hommes, il n'était plus question que de 1 000 avions et 110 000 hommes. Toutefois, à la fin de l'été les constructeurs annoncèrent l'impossibilité de construire le moindre avion de combat avant le début de 1947. Le recours à l'industrie britannique s'avérait nécessaire. Indépendamment des difficultés économiques, un dernier élément expliquait l'arrêt de la rénovation des forces armées : les débuts de la guerre d'Indochine qui absorbait des moyens croissants.

Cette remise en ordre difficile d'un pays appauvri et désorganisé par cinq années de guerre eut de profondes répercussions sur la gendarmerie qui, elle aussi dut parer au plus pressé pour se redonner des structures stables et s'adapter à la conjoncture nouvelle. L'organisation de la gendarmerie de l'air constituait une solution onéreuse et donc incompatible avec la situation financière difficile de l'après-guerre. De plus, à l'intérieur même de la gendarmerie de l'air se posait un nouveau problème : celui de la surveillance des aérodromes non militaires, rendus progressivement à l'aéronautique civile après la fin des hostilités et qui continuaient à être gardés par des gendarmes de l'air. Cette situation ne tarda pas à susciter des difficultés entre les autorités militaires de l'air, administrant ce personnel, et les services civils, employeurs. En 1947, une réorganisation s'avérait donc nécessaire. La solution retenue fut celle de l'intégration de la gendarmerie de l'air à la gendarmerie nationale.

CHAPITRE 2 - L'intégration de la Gendarmerie de l'Air à la Gendarmerie Nationale de 1947 à 1951

Cette intégration s'opéra par un regroupement des gendarmeries maritime et de l'air au sein de la gendarmerie nationale. La gendarmerie de l'air ne s'appelait plus ainsi mais les unités aériennes de gendarmerie de l'aviation militaire. Les motivations de ce regroupement ont un lien étroit avec la fin du premier corps de gendarmerie de l'air. Cette nouvelle organisation ne fut que de courte durée.

II - 1 - Le regroupement des trois Gendarmeries

Depuis 1945, l'idée du regroupement des trois gendarmeries se faisait jour, en corrélation avec celle du rassemblement de la guerre, de la marine et de l'air au sein d'un même ministère. Ce regroupement a été l'objet d'études, en dehors de la gendarmerie nationale, pour lesquelles des éléments avaient toutefois été demandés à celle-ci, comme d'ailleurs aux gendarmeries maritime et de l'air. C'est ainsi que fut constituée en fin d'année 1946 une commission pour l'unification des gendarmeries, présidée par le chef du contrôle général de l'armée de l'air.

Cette commission fit procéder au début de 1947 par les directeurs des trois gendarmeries, à des études portant sur les questions d'ordre budgétaire et administratif. La gendarmerie nationale ne fut plus saisie ensuite de la question et le décret du 18 septembre 1947 fut signé sans intervention de sa part. Cette signature intervint sous le signe des économies, sur proposition de la "commission de la guillotine".

Les propositions de réorganisation provenaient du comité interministériel institué par le décret 47-1251 du 8 juillet 1947 pour l'application de l'article 1er de la loi n° 47-1127 du 25 juin 1947 portant réalisation d'économies et aménagement de ressources. Cet article prévoyait qu'il sera effectué par décrets contresignés par le ministre des finances et qui devront être soumis à la ratification du parlement avant la fin de la présente session, une réduction de 30 milliards sur les dépenses à la charge de l'état pour l'exercice 1947. L'alinéa suivant précisait que "les économies prescrites devront porter à la fois sur les dépenses militaires et sur les dépenses civiles". C'est ainsi que fut pris le décret n° 47-1843 du 18 septembre 1947 portant réorganisation de la gendarmerie nationale, de la gendarmerie de l'air et de la gendarmerie maritime.

A dater du 1er novembre 1947 la gendarmerie de l'air et la gendarmerie maritime étaient intégrées dans le corps de la gendarmerie nationale. Tous les organes de commandement à l'exclusion des compagnies (gendarmerie maritime) et des sections (gendarmerie de l'air) étaient supprimés. Le principe de la spécialisation du service était maintenu. Les effectifs budgétaires de la gendarmerie nationale étaient majorés des effectifs budgétaires de la gendarmerie de l'air et de la gendarmerie maritime. Toujours à compter du 1er novembre 1947, ces personnels recevaient application du statut du personnel de la gendarmerie nationale. Jusqu'au 31 octobre 1947, les personnels de "l'air" et de la "marine" continuaient à bénéficier des soldes, accessoires de solde et avantages qui leur étaient propres. A la date du 1er novembre 1947 ils étaient ceux de la gendarmerie nationale. dans le cas où la nouvelle rémunération brute pour les sous-officiers se trouvait inférieure à celle dont ils bénéficiaient antérieurement dans les mêmes conditions de service, il était attribué une indemnité compensatrice, non soumise à retenue pour pension, égale à la différence entre leurs anciens émoluments et les nouveaux. Cette indemnité était de plein droit supprimée ou réduite lorsque la rémunération était augmentée pour quelque cause que ce soit. Les effectifs continuaient à être logés par les soins des ministères au profit desquels ils effectuaient du service. Les matériels de toutes natures de la gendarmerie de l'air et de la gendarmerie maritime étaient versés à titre gratuit au ministère de la guerre.

A compter du 1er novembre 1947, les militaires de la gendarmerie de l'air et de la gendarmerie maritime étaient pour la plupart pris en charge par le budget de la gendarmerie. Dans la période de transition et en attendant la publication de l'instruction d'application prévue par l'article 9, il importait d'assurer aux personnels intégrés le paiement de la solde de novembre à sa date normale. Par une note du 31 octobre 1947, le ministre des forces armées résolut le problème. Les chefs de corps ou de détachement devaient demander aux commandants des sections ou brigades de gendarmerie de l'air et de gendarmerie maritime qui étaient rattachés à leur formation un état nominatif de tous les militaires sous leurs ordres passant dans les rangs de la gendarmerie nationale.

Les unités étaient rattachées à une légion comme il le fut dans l'instruction d'application. Les militaires étaient classés par résidence et dans chaque résidence par grade et ancienneté de service. Un état distinctif était fourni pour les officiers. Ces états étaient accompagnés de tous les documents comptables - annexes remis par l'administration de l'air ou de la marine (certificat de cessation de paiement, livret de solde, déclaration...). Les soldes étaient établies dans les conditions fixées par l'article 7 du décret de réorganisation, et l'indemnité compensatrice calculée de telle sorte que la solde nette de novembre était égale au montant net des sommes perçues en octobre au titre de la solde et les diverses indemnités à caractère permanent. Les régularisations qu'entraîna ce mode sommaire de calcul furent effectuées

lorsque les modalités exactes d'application furent connues. Dans certains cas exceptionnels, des avances pouvaient être consenties au personnel. Les fonds nécessaires à ce règlement étaient prélevés sur les fonds généraux des corps, en provoquant au besoin le mandatement des soldes échues non encore mandatées.

Dès la publication du décret du 18 septembre 1947 au journal officiel, des contacts furent pris entre la direction de la justice militaire et la gendarmerie d'une part et les commandements des gendarmeries maritime et de l'air d'autre part. En particulier, un officier de chacune de ces deux gendarmeries fut détaché à la sous-direction de la gendarmerie nationale pour participer à l'étude et à la mise au point de l'instruction d'application du décret.

Cette longue instruction du 19 novembre 1947 du Ministre des Forces armées P.H. TEITGEN régla le détail des modalités de l'intégration dans tous les domaines : répartition des unités, service, personnel, matériel, casernement, dispositions administratives. A côté des unités maritimes, l'instruction d'application tenant compte de l'ambivalence du ministère de l'air, créait deux catégories de gendarmeries. Les unités aériennes de gendarmerie de l'aviation militaire se composaient de cinq sections en métropole, cinq sections en territoire d'outre-mer et une en territoires occupés. Les unités de gendarmerie de l'aviation civile comprenaient une section en métropole et une en brigade outre-mer. Jusqu'à cette date celles-ci faisaient partie de la gendarmerie de l'air. Désormais elles étaient mises pour emploi à la disposition du ministère des travaux publics et des transports. Son personnel était intégré à la gendarmerie nationale et administré de la même manière que les unités aériennes de gendarmerie pour l'aviation militaire. Lorsqu'un commandement de la gendarmerie de l'air fut à nouveau mis en place, elles continuèrent à demeurer autonomes. Toutes ces unités étaient placées pour emploi auprès des différentes autorités compétentes en l'occurrence pour l'armée de l'air auprès du chef d'état-major et des généraux commandants de régions aériennes. Il était mentionné aussi la distinction traditionnelle du service ordinaire et du service extraordinaire. La spécialisation du service demeurait dans les grandes lignes la même.

Ces unités furent rattachées directement aux légions de gendarmerie départementale sur le territoire desquelles elles étaient implantées, et, pour certaines, à des légions de garde républicaine. Pour ceux qui étaient fortement attachés aux traditions de l'arme, il n'était pas douteux qu'ils aient été heureux de se sentir au coude à coude avec leurs camarades de la gendarmerie nationale. Unité, cohésion, tous les personnels ne pouvaient que trouver des échos favorables. Cependant du point de vue commandement et action dans le cadre de sa spécialisation, un vide certain existait. Le commandant de la légion de gendarmerie départementale, s'il administrait les unités aériennes, ne les commandait pas au sens entier de ce mot. Les commandants d'unités aériennes agissaient en cavaliers seuls. Certains s'accoutumèrent difficilement de la discipline hiérarchique retrouvée lorsque la loi de 1951 abrogea le décret de 1947 et rétablit la légion de gendarmerie de l'air.

Les prescriptions relatives au service et à l'emploi des unités aériennes et maritimes de gendarmerie reproduisaient presque textuellement les instructions précédemment en vigueur dans la gendarmerie aérienne (Arrêté du 11 janvier 1945 relatif au service de la gendarmerie de l'air) et maritime (arrêté du 21 juin 1947 titre 3 "Exécution du service dans la gendarmerie maritime").

L'instruction prévoyait de manière très détaillée les dispositions aux personnels en recevant application du statut de la gendarmerie nationale. Les officiers devaient être reclassés dans leur grade par une commission constituée en application des dispositions de l'article 5 du décret et de l'instruction. La commission de reclassement comportait un contrôleur général de l'armée, président, et des membres en nombre égal de chacune des trois gendarmeries. La décision fut prise par arrêté du ministre des forces armées TEITGEN du 20 janvier 1948. Les prises de rang dans la gendarmerie nationale des officiers incorporés à compter du 1er novembre 1947 étaient fixées à des dates différentes. Les propositions, selon les grades, se répartissaient ainsi pour les officiers de la gendarmerie de l'air :

- un colonel sur un,
- aucun lieutenant-colonel,
- deux chefs d'escadron sur trois,
- six capitaines sur dix,
- quatre lieutenants sur huit.

Les sous-officiers conservaient leurs avantages de grade et d'ancienneté. Des dispositions transitoires étaient prévues pour permettre l'intégration normale du personnel dans la gendarmerie nationale en ce qui concernait le travail d'avancement, la régularisation des dossiers, les décorations et le service social.

L'instruction prévoyait aussi des dispositions importantes pour les matériels. A compter du 1er novembre 1947, le ministre des forces armées assurait l'habillement. Cependant, dans l'attente de l'aboutissement des études en cours les gendarmes de l'air et de la marine conservaient leurs uniformes. Les véhicules et l'armement devaient être mis en place et approvisionnés par le département des forces armées (direction de la justice militaire et de la gendarmerie).

Un autre titre concernait le casernement et mentionnait que le régime applicable était celui en vigueur dans la gendarmerie nationale mais que les gendarmes continuaient d'être logés par les départements ministériels au profit desquels ils effectuaient du service.

Dans un rapport du 22 septembre 1947, repris dans une lettre du 2 octobre du ministre de la guerre, le colonel MORIN présentait les inconvénients qui résultaient de la suppression de la hiérarchie dans la gendarmerie de l'air. L'intégration de celle-ci se traduisait par la suppression de sa hiérarchie. L'articulation de ce corps était supprimée, ce qui apportait des perturbations profondes dans le fonctionnement du service. De nombreux actes de sabotages se produisaient sur les aérodromes et dans les établissements techniques de l'air et montraient la nécessité d'une coordination des efforts par les officiers supérieurs de la gendarmerie de l'air avec les états-majors aux différents échelons. Dans le but de réaliser cette coordination il était demandé qu'un chef d'escadron soit placé auprès du ministère de l'air. Ces dispositions étaient analogues à celles de l'instruction interministérielle du 14 avril 1937. Ce projet avait été retenu par rapport à un autre plus ambitieux. Celui-ci préconisait une inspection unique pour les gendarmeries de l'air et de la marine confié au colonel MORIN. La création se justifiait d'une part l'importance des effectifs (30 officiers et 1900 sous-officiers pour les deux Gendarmeries) et d'autre part leur répartition sur l'étendue du territoire (métropole et outre-mer). Sinon, elles relevaient de six inspecteurs de gendarmerie (arrondissements d'inspection de PARIS, NANCY, BORDEAUX, ALGER et territoires occupés). Des divergences de doctrine, de méthode devenaient inévitables d'un arrondissement à l'autre. De plus la sous-direction de la gendarmerie disposait d'un spécialiste pour les questions importantes à traiter, les difficultés et les conflits d'attribution qui pouvaient se présenter entre les autorités "air marine" et les légions de gendarmerie du territoire.

Dans une note du 17 mai 1947, le ministre des forces armées répondit que l'affectation dans les différents états-majors présentait "le grave inconvénient d'être en contradiction avec le principe de stricte économie des effectifs qui a présidé à l'élaboration du décret du 18 septembre 1947". Une suite favorable à ce projet s'avérait donc impossible. Cependant, il prenait en considération le problème des liaisons à assurer entre les différents échelons. Il faisait valoir que l'instruction, qui sortit deux jours après, prévoyait "une articulation des unités de gendarmerie de l'air calquée sur l'organisation territoriale de l'armée de l'air". Aussi chacun des chefs de ces unités pouvait prendre contact personnellement avec le commandement de l'organisme territorial aérien auquel sa formation était adaptée. Par ailleurs, la sous-direction de la gendarmerie assurait des liaisons avec des ministères et devait "prendre à son compte celle à créer, à l'échelon administration centrale entre les deux armées". En effet, une note de la direction de la justice militaire et de la gendarmerie précisait que le commandant de la gendarmerie de l'air et le commandant de la gendarmerie maritime étaient provisoirement maintenus en fonction et détachés à la sous-direction de la gendarmerie nationale. Ils étaient chargés des affaires ayant particulièrement trait à l'emploi et à la gestion des personnels des gendarmeries dissoutes. De plus, ils assuraient une liaison étroite avec les départements de la marine et de l'air en ce qui concerne l'emploi de la gendarmerie nationale dans les organismes relevant de l'autorité de ceux-ci.

En janvier 1948, la fusion des trois gendarmeries était complètement réalisée. Les particularités d'administration et de service des ex-gendarmeries maritime et de l'air étaient parfaitement connues du personnel de la sous-direction de la gendarmerie, qui, par ailleurs, assurait sans difficulté toutes les liaisons extérieures nécessaires. Dans ces conditions, les fonctions dévolues aux ex-commandants des gendarmeries maritimes et de l'air diminuaient d'importance et s'avéraient quasiment inutiles. De plus ces officiers supérieurs faisaient défaut dans le commandement qui leur était initialement destiné. Leur absence était d'autant plus sensible du fait des déficits existants dans l'encadrement de la gendarmerie.

Les ex-commandants de la gendarmerie maritime et de l'air furent mutés et rejoignirent leur lieu d'affectation. Il n'y eut pas de chef de corps entre 1947 et 1953.

Le regroupement des trois gendarmeries fut motivé par les circonstances de l'après-guerre.

II - 2 - Les motivations de ce regroupement

Selon le rapport de présentation du décret du 18 septembre 1947 la fusion des trois gendarmeries permettait "de réaliser des économies notables par l'unification du régime de solde des différentes catégories de gendarmes et par la suppression des principaux organes de commandement et d'administration propres à la gendarmerie maritime et à la gendarmerie de l'air". Les diminutions d'effectifs prévues étaient de "six officiers et seize sous-officiers pour la gendarmerie maritime et de quatre officiers, six sous-officiers et un auxiliaire de bureau pour la gendarmerie de l'air". Par ailleurs, "la gestion administrative de l'ensemble par la direction de la justice militaire et de la gendarmerie au ministère de la guerre" entraînerait "également une réduction des dépenses générales de fonctionnement en raison de la concentration des moyens d'action et de la centralisation des programmes d'achat de matériels et de denrées".

Dans une note du 20 mars 1948, la direction de la justice militaire et de la gendarmerie présenta les avantages et les inconvénients de la constitution d'une seule gendarmerie par rattachement des gendarmeries maritime et de l'air à la gendarmerie nationale.

Les avantages pouvaient se classer en trois catégories. Au point de vue doctrine, en revenant à la gendarmerie nationale, les deux gendarmeries maritime et de l'air y retrouvaient "les grands principes traditionnels et les règles d'emploi précises qui ont fait la force et l'indépendance de l'arme".

La doctrine de la gendarmerie était ainsi unifiée pour l'ensemble du territoire national et des forces armées. L'application des lois et règlements devenait uniforme.

La gendarmerie nationale devait assurer "normalement et dans d'excellentes conditions les nouvelles missions" qui lui incombaient du fait du rattachement. Elle avait toujours travaillé "à la satisfaction générale, au profit de tous les ministères (à titre indicatif le ministère de la guerre n'a jamais représenté que 30 % de son activité)". "Son caractère d'indépendance, conforme au principe de la séparation des pouvoirs, ne pouvait que rendre plus complète et plus impartiale l'action des sections maritimes et aériennes qu'elle venait de retrouver".

La note précisait que la mission d'ordre générale et permanente de la gendarmerie nationale de maintien de l'ordre public, d'exécution des lois et des règlements reproduite auparavant dans les textes intéressant les ex-gendarmeries de l'air et maritime) n'excluait nullement certaines spécialisations du service. A ce titre, elle rappelait l'existence de subdivisions d'arme à l'intérieur de la gendarmerie, répondant chacune à des attributions plus particulières. Il s'agissait de la gendarmerie départementale et de la garde républicaine.

Des "avantages de fait" furent aussi mentionnés. Le rattachement mettait fin au cloisonnement existant antérieurement en matière de police judiciaire, "fort préjudiciable à la sécurité publique". Une enquête de vol ou de détournement de matériel dans un arsenal, ou sur une base aérienne, ne se limite jamais à l'établissement lui-même, le personnel travaillant dans cet établissement venant du dehors et ou retournant. Il était donc "essentiel que les brigades maritimes et aériennes de gendarmerie qui opèrent et enquêtent dans les arsenaux et sur les bases agissent en liaison intime, suivant les mêmes méthodes, les mêmes directives techniques, et sous la coordination des mêmes chefs, avec les brigades de gendarmerie départementale.

Enfin, en liaison avec l'esprit même du rapport de présentation, il en résulta des avantages du point de vue budgétaire. "Ces avantages sans pouvoir être niés, ne sont pas aussi considérables que l'on pouvait croire a priori".

La note précisait que des économies non négligeables mais difficiles à chiffrer étaient aussi réalisées du fait de la suppression des frais de services, de déplacement, de logement des officiers et sous-officiers des états-majors supprimés. C'est ainsi que les commandants des gendarmeries de l'air et maritime inspectaient plusieurs fois par an leurs unités, y compris celles stationnées outre-mer. "Les frais de déplacement ainsi engagés se montaient à un chiffre élevé".

Les inconvénients étaient "assez minimes" et ne se rencontraient pas dans "l'exécution du service". Ils consistaient dans "l'impression ressentie par les généraux, commandants de région aérienne et les amiraux, préfets maritimes, que les unités de gendarmerie travaillant à leur profit leur échappent en partie". Ces unités devenaient à leur disposition et non plus sous leurs ordres. La note précisait que c'était une règle normale d'emploi de la gendarmerie, "garantie de son indépendance" et qu'il n'y avait jamais eu de frictions avec les autres ministères utilisant ses services.

Avant le rattachement, les autorités maritimes et aériennes avaient l'habitude, sur simple demande, d'obtenir la création de brigades. Or, en 1947, la direction de la justice militaire et de la gendarmerie, gérait strictement ses effectifs et son budget. Elle exigeait avant toute création de poste la constitution d'un dossier complet comportant l'avis de toutes les autorités intéressées. Elle s'entourait de garanties, considérant avant tout les nécessités du service, mais restant dans le cadre des effectifs et crédits qui lui étaient accordés. Cette manière d'agir pouvait être considérée comme un inconvénient conséquence du rattachement. Les autorités maritimes et aériennes devaient "comprendre que les circonstances actuelles imposeraient les mêmes précautions aux secrétariats d'état à la marine et à l'air s'ils avaient encore la gestion des effectifs des unités maritimes et aériennes de gendarmerie".

La conclusion de la note présentait une très bonne synthèse de la volonté de la gendarmerie.

"En toute objectivité il faut reconnaître que la fusion des trois gendarmeries est une mesure logique, qui ne présente que des avantages du point de vue de la sécurité publique et de la bonne marche du service. Toutefois, il n'est que juste de signaler qu'elle peut provoquer un malaise chez les autorités maritimes et aériennes habituées à considérer les gendarmes maritimes et de l'air comme des militaires sous leurs ordres à tous points de vue, auxquels elles pouvaient assigner toutes les missions à leur convenance.

Il en résultait, quelles que fussent les réactions des intéressés, une transformation progressive des gendarmes maritimes et de l'air, à une conception plus traditionnelle de leur qualité d'agents de la force publique.

Si, dans les temps à venir, l'idée d'une nouvelle scission se faisait jour et était suivie d'effet, la gendarmerie nationale demanderait que les unités retournant sous la dépendance des départements de l'air et de la marine ne conservent pas le titre de "gendarmes". Ce titre, en effet appartient en propre à la "gendarmerie nationale", il correspond aux missions bien définies et au caractère d'indépendance de cette arme. Il perdrait tout son sens en s'adressant à des corps qui, une fois placés sous les ordres directs d'autorités étrangères à l'arme, ne manqueraient pas comme l'expérience le prouve, de perdre de vue progressivement leur mission et leur caractère traditionnels.

Si les motivations de ce regroupement se justifiaient, celui-ci ne dura que peu de temps.

II - 3 - L'échec de la réforme de 1947

La nouvelle intégration causa un mécontentement profond qui se traduisit par un recours en conseil d'état contre le décret du 18 septembre 1947, selon le motif qu'un décret ne pouvait pas abroger une disposition légale en l'occurrence le décret-loi du 30 octobre 1935. Le décret loi du 30 octobre 1935 rétablissait la légion de gendarmerie maritime et la rattachait directement au ministère de la marine. Par l'arrêt HOUEN du 28 octobre 1949, le conseil d'état déclara illégal le décret du 18 septembre 1947 pour le motif que "mention est faite du corps des officiers de la gendarmerie maritime dans une énumération contenue dans la loi du 2 mars 1938 et qu'en conséquence l'autonomie de la gendarmerie maritime édictée par le décret du 30 octobre 1935 ne pouvait être supprimée que par une loi".

Dans une note n° 44 CAB/DN/4/R du 29 novembre 1949, le ministre de la défense nationale demanda l'établissement d'un projet de loi relatif à la fusion des trois gendarmes. La direction de la justice militaire et de la gendarmerie adressa un compte rendu n° 54825/GEND/T du 22 décembre 1949 avec le projet de loi "portant réorganisation de la gendarmerie nationale, de la gendarmerie de l'air et de la gendarmerie maritime".

Les motifs de cette fusion et les problèmes soulevés par sa réalisation avaient déjà exposés en 1948 dans une note pour le cabinet du ministre des forces armées. En 1949, les raisons qui militaient en faveur de la fusion des trois gendarmes restaient pleinement valables. Elles furent reprises dans le compte rendu et l'exposé des motifs en trois points.

Pour des raisons de service, une unité de doctrine valable pour tous les organismes de gendarmerie quelle que soit leur spécialisation "plus apparente que réelle" devenait nécessaire. Les principes étaient considérés comme les mêmes "que le service s'effectue dans une usine, dans un arsenal, ou aux abords d'un aérodrome". De plus, la coordination nécessaire des services à l'occasion de nombreuses affaires intéressant à la fois les unités de la gendarmerie nationale et de gendarmerie de l'air ou maritime supprimait certaines difficultés.

Des raisons d'économie, justifiant la réintégration dans la gendarmerie nationale des gendarmes de l'air et maritime qui en avaient été détachés. Elle permettait la suppression "de nombreux organismes et emplois devenus inutiles", écoles préparatoires spéciales et commandements supérieurs en particulier. Aux économies ainsi réalisées s'ajoutait la suppression "d'avantages exorbitants accordés antérieurement aux personnels des gendarmes de l'air et maritime et de nombreuses autres dépenses diverses".

Le décret du 18 septembre 1947 avait reçu plein effet. La fusion des trois gendarmes était entièrement réalisée et présentait les avantages attendus dans les domaines du service et des économies. Le projet avait pour objet de remplacer par un texte législatif un texte entaché d'illégalité pour des raisons de forme. Il reprenait les dispositions transitoires devenues sans objet. Il annulait le texte en cause mais en validait toutes les conséquences. L'exposé des motifs du projet de loi concluait que "la loi projetée réalisera une situation de fait pleinement justifiée et satisfaisante pour les intérêts de l'état et la sécurité publique. Son application n'entraînera aucune modification de l'organisation actuelle de la gendarmerie nationale ni aucune dépense nouvelle".

Le projet de loi fut déposé devant le parlement en vue de régulariser cette situation. Cependant, saisie en même temps d'une contre proposition à l'effet de revenir à la situation antérieure, le Parlement mit fin au débat en abrogeant par la loi des finances n° 51-651 du 24 mai 1951 le décret du 18 septembre 1947.

CHAPITRE 3 - L'APOGÉE DE L'ÈRE DES TÂTONNEMENTS DE 1951 A 1956

Avec la réforme de 1947, il était possible de penser qu'une nouvelle organisation prendrait corps. En réalité, du 24 mai 1951 au 1er janvier 1956 l'ère des tâtonnements atteignit son apogée. Celui-ci se caractérise par trois phases : un retour à l'autonomie de la gendarmerie de l'air au sein de l'armée de l'air, une réintégration provisoire à la gendarmerie nationale et une réintégration définitive avec "mise pour emploi" auprès de l'armée de l'air.

III - 1- Le retour à l'autonomie au sein de l'Armée de l'Air

Ce retour se fit par le procédé traditionnel de la loi et du règlement. La mise en place de l'organisation prit beaucoup de temps.

III - 1 - 1 - L'organisation mise en place

L'article 32 de la loi 51-651 du 24 mai 1951 relative au développement des crédits affectés aux dépenses militaires de fonctionnement et d'équipement pour l'exercice 1951 abrogea le décret n° 47-1843 du 18 septembre 1947. Cette loi rétablit les unités maritime et aérienne de gendarmerie "en deux légions autonomes spécialisées au sein des armées de mer et de l'air".

Il fallut attendre le 31 décembre 1952, soit 19 mois plus tard, pour que paraissent les décrets 51-1421 et 51-1422 portant organisation, en application de la loi précédente. Le premier était relatif à la légion de gendarmerie maritime et demeura en vigueur jusqu'en 1970. La loi n° 70-3 du 2 janvier 1970 et ses décrets d'application n° 70-294 et n° 70-718 procédèrent à l'intégration de la gendarmerie maritime dans la gendarmerie nationale, selon le même schéma que pour celle des transports aériens en 1953 ou de l'air. Dans leur rédaction les décrets de 1952 n'appellent que peu de remarques si ce n'est la similitude qui existait entre les deux et la forte dépendance de la légion de gendarmerie vis-à-vis du secrétariat d'état. En effet, la légion de gendarmerie de l'air relevait directement du secrétariat d'état à l'air. Ce dernier répartissait les effectifs et proposait la nomination du commandant de légion. Le secrétaire d'état jouait aussi un rôle important pour la constitution des tableaux d'avancement. En matière de subordination, il existe toujours cette notion de "mise pour emploi" où les autorités aériennes fixent les missions mais n'interviennent pas dans l'action. Dans ce cas, les gendarmes de l'air "restent sous l'autorité du commandant de la légion de gendarmerie de l'air". Dans la hiérarchie, les sous-officiers prenaient le nom des grades de l'armée de l'air. Cette forte dépendance s'exerçait aussi indirectement dans leur mission puisqu'ils ne pouvaient "opérer en dehors des circonscriptions... qu'en cas d'ordres spéciaux ou en cas de force majeure". De plus, pour sortir de leur "mission spéciale" il fallait "l'accord de l'autorité aérienne auprès de laquelle ils sont placés pour emploi". La mission s'exerçait toujours "dans les bases, installations et établissements de l'air et, d'une façon générale, dans tous les lieux ou établissements dont la sûreté est confiée à l'armée de l'air". Le décret mentionnait encore "qu'elle peut concourir à la police et à la sûreté des aérodromes civils et des établissements relevant de l'aviation civile et commerciale".

Aucune instruction d'application ne vint compléter le décret.

Pendant la période intermédiaire (1951-1952), le statu quo fut maintenu et les légions de gendarmerie départementale continuèrent à administrer les personnels de la gendarmerie de l'air. Cette situation dura en fait jusqu'au 1er mars 1953, le colonel POUYADE ayant pris le commandement de la gendarmerie de l'air le 16 février 1953. L'armée de l'air prit en charge à nouveau l'administration de la gendarmerie de l'air.

Pendant le rattachement à la gendarmerie nationale et la "période transitoire", il n'y eut pas de chef de corps. Si le colonel POUYADE fut nommé, en février 1953, il n'exerça ses fonctions que pendant quelques mois.

Si l'organisation mise en place rappelle le premier corps institué en 1943-1945, le décret d'application attendit 19 mois.

III - 1 - 2 - Le lent cheminement des décrets d'application

L'article 32 de la loi de finances n° 51-651 du 24 mai 1951 ayant prescrit le regroupement des unités maritimes et aériennes de gendarmerie en deux corps autonomes au sein des armées de mer d'une part, de l'air d'autre part, un projet de décret fut établi par chacun des deux secrétariats d'état intéressés. La direction de la gendarmerie et de la justice militaire reçut ces deux projets par bordereau d'envoi n° 5083/SSR du 6 octobre 1951. Jusqu'à parution des décrets d'application, les unités en cause demeuraient soumises aux textes d'organisation et d'emploi qui les régissaient depuis 1947. Les deux projets considérés appelaient, de la part de la gendarmerie, quelques remarques fondamentales qu'elle fit dans un compte rendu n° 41557 du 2 novembre 1951 au ministre de la défense nationale.

Le projet établi par le secrétariat de l'air n'affirmait pas une indépendance absolue du corps de la gendarmerie de l'air. Il admettait que ce corps "absolument indépendant ne serait pas viable en raison spécialement des difficultés de recrutement, d'instruction et d'avancement des personnels".

Néanmoins, il modifiait l'architecture du corps existant. Selon ce compte rendu, "il en résultera également des créations d'emploi et par suite une aggravation des charges financières et de casernement. Dépenses qui avaient été supprimées ou réduites en 1947".

Le projet incluait dans la "gendarmerie de l'air les unités de gendarmerie mises à la disposition du ministre des travaux publics et des transports pour la surveillance des aérodromes civils". Il semblait "indispensable d'obtenir l'accord de cette haute autorité avant de statuer sur le sort des unités de gendarmerie mises à sa disposition". Selon les termes du compte rendu "ces unités s'apparentent d'ailleurs directement, par leurs missions, à la gendarmerie départementale avec laquelle elles sont en liaison constante et étroite".

La gendarmerie admettait difficilement qu'un même problème reçoive des solutions différentes. Il en était de même avec la création, sous le valable de "gendarmerie" mais en dehors de celle-ci, de corps autonomes différents les uns des autres non seulement dans leur organisation mais aussi dans leurs principes d'emploi. Elle admettait aussi difficilement un recours à la gendarmerie nationale dans les cas où leur faiblesse numérique les obligeait à sortir de leur autonomie. Selon le compte rendu, "la gendarmerie nationale, polyvalente, travaille au profit de tous les ministères ; il ne peut être question de faire autant de gendarmeries indépendantes que de départements utilisateurs". Il considérait comme "inopportun le fractionnement de l'ensemble cohérent et homogène malgré ses spécialisations, que constitue la gendarmerie".

La gendarmerie proposa deux solutions.

La première consacrait une autonomie d'emploi avec un aménagement de sections spécialisées dans le cadre des compagnies de gendarmerie départementale. Un organisme de liaison préparait et diffusait les directives d'emploi, sous le timbre du secrétariat d'état employeur. Cet organisme créé au sein de chacun des deux secrétariats d'état intéressés constituait une antenne de la direction de la gendarmerie. Toutes les dépenses étaient à la charge du budget gendarmerie.

La seconde retenait une autonomie d'organisation et d'emploi emportant autonomie budgétaire au sein des secrétariats d'état intéressés. Le système proposé était en vigueur Outre-Mer. Des unités de gendarmerie étaient en service sur tous les territoires de l'union française. Le personnel appartenait à la gendarmerie nationale. Recruté, instruit, administré par elle, il était mis pour emploi à la disposition du ministre de la France d'Outre-Mer. Les crédits personnels, matériels et casernement étaient inclus dans le budget de ce département ministériel. Il fixait l'organisation et les directives d'emploi dans le cadre général des dispositions législatives et réglementaires régissant l'ensemble de la gendarmerie, sauf à prendre l'accord de la direction de l'arme pour les questions générales. Selon le compte rendu, "cette solution, qui a fait ses preuves au profit d'un autre département ministériel, est cependant plus difficilement concevable dans le cadre du ministère de la défense nationale et des secrétariats d'état qui en relèvent.

Elle laisse subsister notamment l'accroissement de dépenses en personnel et en casernement".

Des divergences d'interprétation apparaissaient déjà ainsi que des difficultés d'application par le "laconisme des termes de l'article 32 de la loi de finances".

Entre l'appartenance intégrale à la gendarmerie nationale, qui paraissait ne pas satisfaire pleinement certains besoins particuliers des autorités utilisatrices, et l'autonomie absolue, qui enlevait aux unités leur caractère même de gendarmerie, il existait "des degrés dans l'autonomie parmi lesquels un choix peut être fait eu égard au degré de spécialisation des missions". La direction de la gendarmerie et de la justice militaire estimait possible d'apporter tous aménagements nécessaires à l'organisation et aux règles d'emploi des unités maritimes et aériennes. Il ne leur semblait pas indispensable d'opérer de profondes modifications de structure, qui entraîneraient des dépenses importantes ni de rompre l'unité d'une arme.

Toutes les dispositions formulées par le secrétariat d'état à l'air résultent en majeure partie de l'état-major général des forces armées "air" et de l'état-major particulier.

Le 10 décembre 1951, sous le n° 1579/EMG.FA.A/Lég., l'état-major général des forces armées "air" adressa à l'état-major particulier un projet de décret portant réorganisation du corps de la gendarmerie de l'air. Ce projet respectait la lettre et l'esprit de la loi et réalisait l'autonomie et la spécialisation de la gendarmerie de l'air en relevant directement du secrétaire d'état à l'air.

Il s'inspirait dans ses grandes lignes du projet de la marine. L'état-major particulier n'avait pas encore fait connaître fin janvier 1952, à l'état-major général, la suite donnée à ce projet.

Le 15 janvier 1952, le secrétaire d'état à l'air transmettait, pour information, à l'état-major général un projet de décret relatif à la constitution de la légion aérienne de gendarmerie, projet établi par la défense nationale (direction de la

gendarmerie). Au début de janvier 1952, l'état-major général recevait de façon officieuse et sans aucune indication un avant-projet concernant la création de la nouvelle légion de gendarmerie "air". Cet avant-projet avait été rédigé par un ingénieur en chef de 2ème classe, chargé au sein du cabinet du secrétaire d'état à l'air d'étudier cette question.

Fin janvier 1952, l'état-major général des forces armées "air" désirait connaître le travail lui incombant en ce qui concernait les études relatives à la réorganisation de la gendarmerie de l'air, en particulier, sur trois points :

- si le projet adressé le 10 décembre 1951 à l'état-major particulier devait être remanié et dans quel sens il devait l'être,
- si le projet établi par la défense nationale servait de base à de nouvelles études,
- si l'avant-projet établi par l'ingénieur en chef de 2ème classe représentait la position du secrétaire d'état à l'air.

Le 4 février 1952, l'état-major particulier répondait à l'état-major général des forces armées "air" qu'il approuvait dans son ensemble le projet de décret transmis le 10 décembre 1951. Toutefois, certains aménagements devaient être apportés dans le sens de l'avant-projet de l'ingénieur en chef. Ces différents points concernaient le recrutement des élèves gendarmes et l'avancement du personnel de la gendarmerie de l'air.

Le projet de décret à mettre au point devait permettre au secrétaire d'état à l'air de conserver sous quelques réserves de principe, la gestion complète du personnel et la libre disposition des unités de la gendarmerie de l'air. Il fallait qu'il puisse assurer au corps de la gendarmerie de l'air un recrutement analogue à celui de la gendarmerie nationale. Enfin, le projet devait ménager des perspectives de carrière au moins comparable à celles que pouvaient lui offrir la gendarmerie nationale. A cet effet, il fallait examiner si les effectifs prévus pour la gendarmerie de l'air permettaient d'aménager une pyramide de grades satisfaisante ou s'il était nécessaire d'envisager une interprétation entre les trois corps de gendarmerie. (A partir des grades d'officiers supérieurs par exemple afin d'assurer un avancement satisfaisant). L'état-major Particulier signala que pour aménager une pyramide comportant un sommet un général de brigade, et conforme aux propositions admises pour les corps des officiers du personnel non naviguant (effectifs budgétaires 1951), le corps des officiers devait comprendre un effectif de 109 officiers. Ceux-ci se répartissaient ainsi : Un général, 4 colonels, 8 lieutenants-colonels, 18 commandants, 46 capitaines et 32 lieutenants et sous-lieutenants.

Le 26 mars 1952, le vice-président du conseil, ministre de la défense nationale (secrétariat général des forces armées - services communs) désirait définir les éléments constitutifs de la gendarmerie pour tenir compte de la création prochaine des deux légions autonomes. Il adressait au secrétaire d'état à l'air un projet de décret pour l'informer avant de la soumettre à la signature du président du conseil des ministres. Il demandait avec insistance des propositions au sujet du texte concernant la légion aérienne de gendarmerie, "celui concernant la légion maritime de gendarmerie étant sur le point d'aboutir". D'après ce "rappel", il apparaissait que le projet de décret de la marine aurait pu servir de modèle, d'inspiration pour celui de l'air. Le décret pour la légion de la gendarmerie maritime était plus précis et fut publié en premier.

Le 5 avril 1952, le secrétaire d'état à l'air adressa au ministre de la défense nationale (secrétariat général des forces armées - services communs) un nouveau projet de décret. Pour l'unité des règles de recrutement et de fonctionnement de la gendarmerie nationale et de la gendarmerie de l'air, il prévoyait un recrutement parmi les militaires de la gendarmerie nationale et l'application des règles statutaires et des règles d'administration (discipline, avancement) de celle-ci. L'inspection générale de la gendarmerie nationale pouvait inspecter la gendarmerie de l'air sur le plan technique après entente avec le secrétaire d'état à l'air.

Pour l'autonomie de la gendarmerie de l'air, elle se traduisait par les prérogatives données au secrétaire d'état à l'air en ce qui concerne les affectations, les mutations et l'avancement du personnel. En outre, la gendarmerie de l'air recevait les attributions dans tous les domaines où son action de légion spécialiste se justifiait. Ainsi elle avait compétence "pour exercer son action dans les établissements et les bases de la métropole et des territoires d'outre-mer qui relèvent du secrétaire d'état à l'air". Ses éléments pouvaient également être mis à la disposition des services de l'aviation civile. Ces attributions étendues entraînaient pour le corps des officiers de gendarmerie de l'air des effectifs qui devaient être suffisants pour que soient assurées à l'intérieur de ce corps des possibilités d'avancement normales. Il apparaissait indispensable pour le secrétaire d'état que "ces attributions demeurent sous peine de se trouver dans l'obligation d'établir une intercommunication entre les cadres de la gendarmerie nationale et ceux de la gendarmerie de l'air".

La direction de la gendarmerie reçut par un bordereau d'envoi du 9 avril 1952 un projet de décret portant organisation de la légion autonome spécialisée de gendarmerie de l'air. Le 13 mai 1952, elle répondit au secrétariat général aux forces armées par trois présentations. L'une concernait un contre projet qui consacrait notamment la scission entre les deux personnels de la légion aérienne de gendarmerie et ceux des autres unités de la gendarmerie. Elle prévoyait le retour à ce corps spécial des officiers et sous-officiers qui en faisaient partie avant le décret de fusion de 1947. L'autre n'opérait pas de scission entre les personnels et permettait d'éviter des mesures transitoires telles que la ventilation des personnels entre la gendarmerie nationale et la légion aérienne de gendarmerie, sur la base des affectations antérieures

au décret de 1947. Enfin elle proposait une solution, déjà mentionnée le 2 novembre 1951 ; offrant au secrétariat d'état à l'air lui-même le maximum d'avantages et de garanties.

La direction de la gendarmerie demandait qu'une solution soit trouvée dans l'application stricte de la loi. Elle entendait qu'il n'y ait pas de "gendarmes hors la gendarmerie" et qu'il pouvait exister des spécialisations "rationne rei et persone".

Elle proposait un système calqué sensiblement sur celui applicable aux détachements outre-mer avec l'organisation d'une légion de gendarmerie composée de gendarmes (recrutement, instruction, formation de base dans la gendarmerie). Les anciens marins ou aviateurs bénéficiaient d'une préférence absolue. Elle était régie par la même réglementation fondamentale et inspectée par le même inspecteur. Cette légion était autonome en formant corps, par des mutations distinctes ainsi que l'avancement sauf pour les officiers. Sa spécialisation intervenait dans le service de gendarmerie dans les ports et arsenaux, bases et établissements de l'air. Enfin, elle était, au sein de l'armée de mer ou de l'air, à la disposition entière des différences au rités dans le cadre des textes fondamentaux. Les dépenses de personnels et de matériels figuraient aux marine et ai.

Monsieur CLOSTERMANN posa une question écrite (1) le 4 novembre 1952, à laquelle le général de brigade Aérienne CHALLE répondit le 27 novembre.

Cette réponse montrait bien que suite à une réunion du 30 avril 1952 une opposition s'affirmait entre la gendarmerie nationale et l'état-major général des forces armées "air". "Cette réunion avait pour but de mettre au point certains détails de rédaction contre lesquels la gendarmerie nationale avait élevé des objections".

Le 1er décembre 1952 le ministre de la défense nationale transmis un projet de décret au secrétaire d'état à l'air (état-major particulier). Il présentait des différences avec celui du 5 avril rédigé par l'état-major général des forces armées "air". L'intitulé du décret changeait, au lieu de "décret portant organisation de la légion autonome spécialisée de gendarmerie de l'air", il devenait "décret portant organisation de la légion aérienne de gendarmerie". La définition de la mission était : "les militaires de la légion de gendarmerie nationale par les lois et règlements" au lieu de : "la légion autonome spécialisée de gendarmerie de l'air est affectée à la sûreté et à la police des bases, des installations et des établissements de l'air et de leurs abords". Le projet de la défense comportait que : "la légion aérienne de gendarmerie a dans ses attributions toutes celles qui sont dévolues à la gendarmerie nationale par les lois et règlements. Son action s'exerce dans les bases, installations et établissements de l'air et d'une façon générale dans tous les lieux ou établissements dont la sûreté est confié à l'armée de l'air". Pour le secrétaire d'état, "cette nouvelle définition n'implique pas avec la même netteté le caractère spécialisé de la légion aérienne de gendarmerie".

Le projet de la défense nationale ne prévoyait pas la possibilité de faire assurer le commandement de la légion aérienne de gendarmerie par un officier général. En outre, il la subordonnait plus étroitement au Ministre de la défense nationale pour toutes les questions concernant l'instruction, le service et l'utilisation du personnel. Il donnait au général inspecteur général de la gendarmerie la possibilité de déléguer ses pouvoirs d'inspection aux commandants régionaux de gendarmerie et à ceux en Tunisie, au Maroc et en Allemagne. Cette délégation entraînait pour le Secrétaire d'Etat une "immixtion du commandement territorial de la gendarmerie nationale dans le fonctionnement de la légion aérienne de gendarmerie". Cette dernière disposition fut reprise à l'article 9 alinéa 4. Le projet prévoyait que les militaires de la gendarmerie nationale ayant appartenu à la gendarmerie de l'air avant 1947 étaient reversé à la légion aérienne de gendarmerie (repris à l'article 18 alinéa du décret). Les logements de la gendarmerie nationale occupés par des militaires de la légion aérienne de gendarmerie devaient être évacués au fur et à mesure qu'ils partaient (repris à l'article 20 du décret). Les crédits relatifs au personnel, au matériel et au fonctionnement des unités aériennes étaient transférés de la section commune à la section air du budget.

Le 19 décembre 1952, le secrétaire d'état à l'air répondit au ministre de la défense nationale (bureau législatif et parlementaire). Il acceptait dans son ensemble la rédaction du projet, mais y apportait tout de même quelques modifications. L'intitulé proposé par la défense nationale voulait se rapprocher des termes de l'article 32 de la loi du 24 mai 1951. Le secrétaire d'état souhaitait s'en rapprocher davantage en intitulant le décret : "décret portant organisation de la légion aérienne spécialisée de gendarmerie". Cette spécialisation de la légion aérienne justifiait son autonomie vis-à-vis de la gendarmerie nationale et l'autorisait à "concourir à la police et à la sûreté des aérodromes civils". Il est important de constater que c'est dans la mesure où elle avait des attributions étendues que la Légion aérienne comportait un personnel suffisamment nombreux pour conserver son autonomie dans la gestion des ses effectifs.

Le secrétaire d'état reconnaissait que le général inspecteur général de la gendarmerie procéda sur le plan technique, à l'inspection des unités aériennes de gendarmerie. En revanche, il estimait que "le principe de l'autonomie de la légion aérienne prévu par la loi s'oppose par contre à ce qu'il puisse déléguer ses pouvoirs d'inspection aux commandants

régionaux de gendarmerie". L'action à cet échelon de la gendarmerie nationale sur la légion aérienne spécialisée de gendarmerie semblait en opposition avec le principe selon lequel les unités aériennes de gendarmerie relevaient directement du secrétaire d'état à l'air. L'instruction n° 4291-DN/EMP du 26 mars 1949 fixant les attributions des commandants régionaux de la gendarmerie nationale ne leur reconnaissait qu'un droit d'inspection que sur les unités placées "sous leur autorité". Le secrétaire d'état estimait "préjudiciable au bon fonctionnement de la légion aérienne que ses unités soient inspectées par un officier commandant lui-même des légions de gendarmerie nationale et qui procéderait à ses inspections après en avoir seulement avisé les autorités aériennes locales". Il demande donc la suppression de ce passage.

Etant dans l'obligation de loger les gendarmes de la légion aérienne spécialisée de gendarmerie, le secrétaire d'état estimait qu'il devait bénéficier d'une partie des crédits prévus pour la gendarmerie nationale au titre de son infrastructure. Il estimait donc utile de compléter l'article 21 du décret et de le rédiger ainsi : "Les crédits relatifs au personnel, au matériels, à l'infrastructure et au fonctionnement des unités aériennes de gendarmerie, tels qu'ils existent à la date du présent décret seront transférés de la section commune à la section air du budget".

A la suite de ses remarques, le secrétaire d'état rectifia le projet de décret.

Un nouveau projet de décret du 30 décembre 1952 fut transmis par le ministre de la défense nationale (état-major particulier) et "considéré comme acceptable" par le secrétaire d'état. Il donnait au décret un intitulé qui se rapprochait de celui formulé, par le secrétaire d'état à l'air. Le vocable de "gendarmerie de l'air" marquait "sans ambiguïté une autonomie certaine vis-à-vis de la gendarmerie nationale". Il correspondait au titre déjà utilisé entre 1943 et 1947 lorsque la gendarmerie de l'air était indépendante de la gendarmerie nationale. Il admettait que "pour des raisons de commodité", le général inspecteur de la gendarmerie délègue ses pouvoirs d'inspection aux commandants régionaux de gendarmerie d'Allemagne et d'Afrique du Nord. Ces dispositions avaient été acceptées par la marine. Le reversement à la section air d'une partie des crédits prévus au titre de la section commune pour l'infrastructure de la gendarmerie nationale était une solution inefficace. En effet, sur le budget de 1953, il n'était pas prévu de crédits pour des constructions neuves, mais seulement pour l'achèvement de constructions déjà commencées. Le mot "infrastructure" pouvait donc être supprimé.

Compte tenu des difficultés rencontrées pour l'élaboration des décrets d'application, il était envisageable que d'autres apparaissent lors de leur mise en oeuvre et puissent conduire à l'échec.

III - 1 - 3 - L'échec du retour à l'autonomie au sein de l'Armée de l'Air

Au 1er janvier 1953 la légion autonome de gendarmerie de l'air devait se constituer au sein de l'armée de l'air à partir des moyens de la gendarmerie nationale. A la date du 1er juillet 1953 elle était effectivement créée et fonctionnait, mais de multiples difficultés subsistaient dans tous les domaines. Ces difficultés avaient pour origine commune un problème de répartition de crédits sous un triple aspect personnel, matériel et infrastructure.

Pour le personnel, un premier litige subsistait au point de vue compétence. En effet, le décret avait prévu la possibilité d'intégrer dans la légion air les éléments de gendarmerie spécialisés transports aériens dont l'activité s'exerçait en métropole et en A.F.N. dans le cadre du ministère des travaux publics et des transports et en outre-mer dans le cadre du ministère de la France d'outre-mer. Or, le décret du 31 mars 1953 créa le groupement de gendarmerie des transports aériens. Ainsi échappait à la gendarmerie de l'air la surveillance des aérodromes civils.

Les transferts à l'air de personnel gendarmerie étaient, d'une part inférieurs à ceux estimés nécessaires par l'air, et d'autre part supérieurs à ceux pour lesquels la gendarmerie nationale avait calculé le transfert de crédits, par une lettre du 29 mai 1953, l'armée de l'air avait exposé ses besoins. Une réunion s'était tenue le 5 juin 1953 au ministère de la défense nationale et à la date du 17 juillet aucune décision n'était encore intervenue. Pour 1953, la légion ne disposait pas de la totalité des effectifs prévus par le décret. L'armée de l'air n'acceptait de transferts de personnel qu'autant que ces transferts étaient accompagnés de ceux des crédits correspondants. Elle envisageait alors des "re-transferts" de personnel à la gendarmerie nationale.

Le matériel auto et moto nécessaire aux unités de gendarmerie de l'air provenait des anciennes unités et très souvent il s'agissait du matériel air transféré en 1947 à la gendarmerie nationale lors de la fusion. Le matériel transféré à nouveau à l'air était inférieur aux besoins compte tenu du déficit qui existait déjà et des besoins nouveaux. En règle générale, il atteignait un degré d'usure qui exigeait d'importants frais d'entretien, voire même leur remplacement. Dans ce domaine, comme dans celui du personnel une décision devait intervenir en 1953 pour déterminer le montant du transfert de crédits. La dépense évaluée à environ 180 millions de Francs ne pouvait être supportée par l'armée de l'air qu'au détriment de ses formations.

Selon les articles 20 et 21 du décret, les gendarmes de l'air devaient être logés par les soins de leur département. L'armée de l'air ne disposait pas de casernements de gendarmerie. La direction de la gendarmerie avait fait connaître qu'il ne figurait pas de crédits au budget 1953 au titre "équipement" pour la construction de casernement. Les seuls crédits se rapportant à l'infrastructure concernaient des locations d'immeubles. Aussi le 17 juillet 1953, fut-il demandé la non application des dispositions prévues à l'article 20 alinéa 2 qui consacrait le maintien du statu quo en matière de logement en attendant les réalisations à prévoir à partir de 1954. Compte tenu des effectifs prévus pour l'armée de l'air, l'autorisation de programme à obtenir devait correspondre à environ 3,5 milliards.

Il était indispensable pour le fonctionnement même de la légion de gendarmerie de l'air que des décisions interviennent au plus tôt. Il fallait envisager les solutions possibles pour 1954 et prévoir une ventilation particulière des crédits gendarmerie pour tenir compte des besoins nouveaux par création de la légion air et par accroissement des charges. Fin juillet 1953 les divergences se faisaient jour entre le direction de la gendarmerie et de la justice militaire d'une part, et les secrétariats d'état aux forces armées "marine" et air" d'autre part, au sujet de la réalisation des effectifs des légions de gendarmerie maritime et aérienne et des transferts de crédits nécessaires à la formation de celle-ci. Les contrôleurs des dépenses engagées avaient fait connaître que, notamment pour les dépenses de personnel, ils se refusaient à ce que la situation se prolonge plus longtemps. Il était nécessaire d'aboutir à des accords dans les délais les plus rapides. Le 31 juillet 1953, une réunion eut lieu à l'état-major particulier du ministre de la défense nationale. Le résultat ne fut pas très satisfaisant puisque le décret du 30 septembre 1953 réintégra provisoirement la gendarmerie de l'air à la gendarmerie nationale. L'inapplication de l'article 32 et de ses décrets apparaissait déjà dans le compte rendu du 2 novembre 1951. En effet, il mentionnait que "les études en cours ne paraissent pas devoir être poussées plus avant sans qu'une décision de principe soit prise sur l'interprétation exacte qu'il convient de donner à l'article 32 de la loi de finances, s'il est estimé toutefois que ce texte ne mérite pas d'être prochainement remis en discussion". La remise en discussion ne concerna que la gendarmerie de l'air.

La nécessité du décret de 1953, résulta des divergences existantes mais aussi du risque d'un recours contre le décrets du 31 décembre 1952 et qui avait de fortes chances d'aboutir comme en 1949.

III - 2 - La réintégration provisoire à la Gendarmerie.

Après avoir réintroduit en 1951-1952 une autonomie de la légion de gendarmerie de l'air, de nouvelles modifications intervinrent. En effet, la loi n° 53-611 du 11 juillet 1953 portant redressement économique et financier prévoyait en son article 6 : "Le gouvernement pourra par décrets pris en conseil des ministres, avant le 1er octobre 1953, sur le rapport du ministre des finances et des affaires économiques, limiter, suspendre ou différer jusqu'au 1er janvier 1955 au plus tard, l'effet financier de toute disposition législative entraînant une dépense à la charge de l'état, des collectivités ou des établissements publics". La nouvelle organisation rendant nécessaire des créations d'emploi, le gouvernement décida, par le décret n° 53-988 du 30 septembre 1953 (1*), pris en application de cet article, de suspendre jusqu'au 1er janvier 1955 les effets de l'article 32 de la loi n° 51-651 du 24 mai 1951 et de son décret n° 52-1422 du 31 décembre 1952 en ce qui concerne la légion de gendarmerie de l'air. Les unités de gendarmerie de l'air. Les unités de gendarmerie aériennes et leurs personnels étaient réintégrés provisoirement au sein de la gendarmerie nationale dans les conditions fixées antérieurement par le décret n° 47-1843 du 18 septembre 1947, du décret n° 52-1421 du 31 décembre 1952 pris pour son application, relatives à la légion de gendarmerie maritime continuaient à s'appliquer, étant entendu que le rétablissement de la légion de gendarmerie maritime ne devait entraîner ni augmentation des effectifs ni dépenses supplémentaires par rapport aux effectifs et aux crédits prévus au titre de l'exercice 1953.

Suite au décret n° 53-988 du 30 septembre 1953, une instruction provisoire n° 38-954/GEND/T du 27 octobre 1953, n° 2978 EMFA/AI du 9 novembre 1953 fut signée par le directeur de la gendarmerie pour le ministre et le secrétaire d'état aux forces armées "air".

L'instruction précisait les modalités générales d'application du décret en ce qui concerne l'organisation et les conditions de fonctionnement des unités de gendarmerie de l'air. Elle présentait un caractère provisoire en attendant l'achèvement des études en cours. Elle voulait tenir compte, dans la mesure du possible, de la comptabilité avec les possibilités budgétaires et les enseignements retirés de l'application des dispositions du décret du 18 septembre 1947 et de son instruction du 19 novembre.

En fait dès le 23 janvier 1953, la direction de la gendarmerie et de la justice militaire adressa un compte rendu au ministre de la défense nationale. Il mentionnait bien l'opposition permanente du secrétariat d'état de la marine et parallèlement de l'air et que ces décrets résultaient d'un compromis "accepté par le ministre de la défense nationale dans un esprit de large compréhension".

La direction de la gendarmerie souhaitait exposer les différences essentielles avec les propositions qu'elle avait présentées ainsi que les difficultés susceptibles d'apparaître dans l'application de certaines dispositions des décrets du 31 décembre 1952. Les textes adoptés apparaissaient comme un compromis entre la thèse présentée les 21 novembre 1951 et 14 mai 1952 et celle présentée par la marine et l'air. Il en résultait de nombreuses concessions consenties principalement par la gendarmerie.

L'unité de la gendarmerie était maintenue quant aux règles fondamentales d'emploi et à l'instruction commune initiale. L'inspection de toutes les formations de l'arme par un même inspecteur général devait en principe permettre de veiller à ce que les missions imparties aux gendarmes maritimes et de l'air soient conformes aux textes fondamentaux régissant le service de la gendarmerie.

La direction de la gendarmerie craignait que la subordination de la gendarmerie de l'air ou maritime à tous leurs "employeurs qui étaient habilités à fixer leurs missions, ne souleva de grandes difficultés en raison de son étroite dépendance vis-à-vis de ceux-ci. Elle avait proposé deux points pour réduire cet inconvénient en affirmant avec plus de force le principe de l'unité de la gendarmerie. D'une part, elle préconisait une formation commune ne se limitant pas à l'enseignement théorique des écoles. D'autre part, elle souhaitait le maintien d'un seul corps des officiers de gendarmerie nationale soumis à un avancement commun et susceptible de servir indifféremment dans les diverses subdivisions ou corps constitutifs de l'arme.

Le compte rendu mentionnait que "l'unité de doctrine nécessaire pour que l'appellation même de gendarmerie puisse être donnée aux unités de gendarmerie de l'air et maritime à travers leur spécialisation, sera difficilement maintenue".

Dans son compte rendu, la direction mentionnait que les difficultés à attendre de l'application des deux décrets apparaîtraient essentiellement dans le domaine de la gestion des personnels. La faiblesse des effectifs des corps d'officiers de gendarmerie maritime et de l'air ne facilitait pas cette gestion. Les difficultés augmentaient encore par la situation des effectifs réalisés au départ et qui ne correspondait pas obligatoirement à celle la meilleure pour pratiquer une politique normale de l'avancement. Ainsi, par exemple, les colonels susceptibles de recevoir le commandement des deux légions par application des dispositions des décrets, étaient à 10 ans des limites d'âge de leur grade sans avoir pour eux-mêmes la possibilité d'accéder à un grade supérieur. La carrière de leurs subordonnés se trouvait anormalement limitée. L'impossibilité d'assurer une carrière aux officiers pouvait créer un profond malaise moral, ainsi que de grandes difficultés de recrutement. La direction demandait une "amélioration à cette situation par modification des décrets d'organisation".

La direction attira l'attention du ministre de la défense nationale sur un problème de légalité interne. L'article 18 du décret relatif à la gendarmerie de l'air prévoyait entre autre l'affectation d'office à ce corps, des officiers servant dans les unités de gendarmerie de l'air et mis en place postérieurement au 31 octobre 1947. Cette mesure de changement d'armée était contraire aux dispositions législatives qui prévoyaient que celui-ci ne pouvait intervenir qu'à la demande de l'intéressé.

La direction estimait qu'il y avait lieu pour les officiers à affecter à la gendarmerie de l'air de respecter les dispositions législatives en vigueur pour les changements d'armée, par modification de l'article 18 du décret relatif à l'organisation de la légion aérienne de gendarmerie. Afin de résoudre le problème de gestion des personnels et celui relatif à la légalité interne du décret, la direction préconisait une modification de textes par "l'intégration dans un corps unique de tous les officiers de gendarmerie".

La séparation des gendarmeries aurait eu pour résultat la création de nouveaux postes entraînant des dépenses supplémentaires, alors que la fusion s'était traduite par des économies. La gendarmerie nationale ne devait, par application des dispositions des articles 26 (paragraphe 3) et 31 du décret "marine" et 21 du décret "air", se débiter que des crédits correspondants aux personnels, à l'entretien et au fonctionnement des unités existant effectivement à la date de promulgation des décrets en cause. Il ne pouvait en être autrement, les créations de poste ne devant pas se faire au détriment de la gendarmerie nationale.

En conclusion de son compte rendu, la direction de la gendarmerie et de la justice militaire reconnaissait que les positions prises par les différents secrétariats d'état intéressés rendaient impossible une solution différente de celle intervenue. Elle estimait que "l'application des décrets en cause ne manquera pas de soulever de nombreuses difficultés".

L'état-major particulier du ministère de la défense nationale a transmis à la direction de la gendarmerie et de la justice militaire, pour avis et éléments de réponse, copie d'une lettre en date du 10 mars 1953. Celle-ci provenait du président de la commission de la défense nationale et était relative aux répercussions de l'application du décret n° 52-1422 du 31 décembre 1952 sur l'organisation de la légion de gendarmerie de l'air.

Dans un compte rendu du 2 avril 1953, la direction approuvait "en tous points les termes de la lettre précitée". Elle avait déjà adopté une position identique à deux reprises. Le 13 mai 1952 par une correspondance où elle formulait au bureau législatif du secrétariat général aux forces armées ses observations relatives au projet de décret établi par le secrétariat d'état à l'air ; et le 23 janvier 1953, lorsqu'elle exposa au ministre de la défense nationale, les différences essentielles entre le décret et ses propositions présentées.

Dans son compte rendu, elle mentionnait à nouveau que l'article 18 entraînait pour les officiers et sous-officiers servant dans les formations de gendarmerie de l'air et mis en place postérieurement au 31 octobre 1947 un changement d'armée d'office. Elle rappelait à ce sujet que l'article 45 de la loi n° 52-757 du 30 juin 1952 prévoyait qu'une telle mesure ne pouvait intervenir qu'en faveur de personnels volontaires. La direction estimait que "dans le but de maintenir le moral du personnel et d'assurer le respect de la législation en vigueur, il convient de modifier les dispositions du décret n° 52-1422 du 31 décembre 1952 en vue soit d'intégrer dans un corps unique tous les officiers en service dans la gendarmerie de l'air postérieurement au 31 octobre 1947 de rester, s'ils le désirent, au sein de la gendarmerie nationale.

Elle proposait plusieurs modifications du décret. A l'article 11 après "parmi les personnels" et à l'article 12 après "des officiers et sous-officiers de la gendarmerie nationale", elle ajoutait "volontaires". A l'article 18, elle remplaçait les deux premiers paragraphes par :

"Les officiers et sous-officiers qui appartenaient à la gendarmerie de l'air à la date du 31 octobre 1947 seront réintégrés d'office".

"Les officiers et sous-officiers de la gendarmerie nationale affectés à une formation aérienne de gendarmerie depuis le 1er novembre 1947 sont réintégrés d'office dans la gendarmerie nationale".

"Ils pourront, éventuellement, s'ils remplissent les conditions requises, être admis sur leur demande dans les légion aérienne de gendarmerie, en application de l'article 11 ci-dessus".

La direction ne manquait pas de souligner que cette possibilité d'option avait été incluse dans le décret n° 52-1421 du 31 décembre 1952 portant organisation de la légion de gendarmerie maritime.

A compter du 1er octobre 1953 la légion de gendarmerie de l'air était prise en charge par la gendarmerie nationale. S'il n'y avait aucune difficulté pour la solde des personnels, les dépenses d'entretien ou de fonctionnement des services, il en était différemment pour l'habillement du personnel non officier où deux solutions pouvaient être adoptées. D'une part, l'habillement pouvait être intégralement assuré par la direction de la gendarmerie. Il fallait ainsi fixer la destination à donner aux tenues confectionnées sur mesure par l'armée de l'air. D'autre part, ce même personnel venait tout juste de percevoir la dotation d'habillement "air".

Le 21 octobre 1953, le secrétaire d'état aux forces armées air proposa à la direction de la gendarmerie que le personnel conserve les effets et continue à être ravitaillé par les services de l'armée de l'air bien que le rattachement administratif était provisoirement suspendu. Le secrétaire d'état à l'air demanda l'application de la seconde possibilité. Pour des raisons pratiques, il faisait valoir que dès la parution du décret de 1952 il avait été décidé que le personnel non officier recevait en plus des effets de modèle courant compris dans le paquetage normal des militaires de l'armée de l'air : deux tenues en gabardine, deux mentaux et une culotte en drap bleu confectionnés sur mesure au profit du personnel en service en métropole et en A.F.N. la réalisation de ces effets venait tout juste d'être réalisée. Il ne lui paraissait pas souhaitable de retirer ces tenues d'autant plus que s'agissant de confection sur mesure elles ne pouvaient pas être utilisées par la suite. Le secrétaire d'état invoquait aussi des raisons d'ordre pratique? Le décret de 1953 ne s'était pas prononcé pour l'intégration définitive de la gendarmerie de l'air au service de la gendarmerie nationale et il ne faisait que de reporter au 1er janvier 1955 l'application du décret de 1952. Il souhaitait le maintien de la dotation d'habillement et de continuer à en assurer le ravitaillement. Il demandait le remboursement des premières dotations sur le budget de la gendarmerie nationale; le renouvellement était assuré à titre remboursable grâce aux primes d'entretien perçues par les gendarmes. Durant cette période de transition, les gendarmes de l'air conservèrent la tenue "air".

Dès le 21 octobre 1953, le secrétaire d'état à l'air demande des précisions sur les conditions d'emploi du personnel des unités aériennes de la gendarmerie nationale. Il ne désirait pas que le retour des éléments de la légion de gendarmerie de l'air au sein de la gendarmerie nationale, soit un retour pur et simple au système en vigueur antérieurement au 1er janvier 1953. Il convenait que les conditions d'emploi soient adaptées à l'organisation de l'armée de l'air. Il demanda "qu'aux échelons essentiels de commandement air correspondent dans toute la mesure du possible des échelons de commandement gendarmerie". Cela devait permettre notamment aux grands commandements territoriaux "air" d'animer l'ensemble des éléments de gendarmerie à leur disposition sans être obligés de s'adresser à plusieurs autorités de la gendarmerie de l'air, avec notamment un commandement à l'administration centrale et dans les grands

commandements territoriaux (régions aériennes, commandements air en Allemagne, air d'A.F.N., d'outre-mer et d'Extrême-Orient).

A la suite de liaisons avec la direction de la gendarmerie, la solution envisagée semblait le retour pur et simple à la situation de 1947. Dans une correspondance du 5 novembre 1953 le secrétaire d'état à l'air demanda au ministre de la défense nationale qu'il n'en soit pas ainsi et renouvelait sa demande de maintien d'un commandement d'emploi à son échelon. Il s'agissait de la mise en place de deux officiers supérieurs dont l'un, colonel, portait le titre d'adjoint air au sous-directeur de la gendarmerie. Il recevait les directives générales du secrétaire d'état pour l'emploi des 700 gendarmes mis à la disposition de son département. Il assurait la liaison avec la direction de la gendarmerie et était assisté d'un officier supérieur adjoint. Il demanda aussi un officier subalterne supplémentaire pour l'Extrême-Orient du fait des opérations et du nouveau déploiement des forces aériennes sur le territoire. Il souhaitait que cela soit retenu dans les effectifs budgétaires de la gendarmerie. En 1953, il y avait 633 gradés et gendarmes, le secrétaire d'état en désirait 698 pour 1954. Sa demande concernant l'augmentation des effectifs fut honorée mais pas celle d'un commandement d'emploi.

Durant cette réintégration provisoire les différentes parties intéressées menèrent des études pour procéder à la réintégration définitive.

III - 3 - La réintégration définitive et la logique de l'ère des tâtonnements

La réintégration définitive s'opéra après l'échéance du 1er janvier 1955. Ceci s'inscrivait dans la logique de l'ère des tâtonnements.

III - 3 - 1 - La réintégration définitive

Dans une note du 15 juillet 1954, l'état-major des forces armées (E.M.F.A.) air attirait l'attention du secrétaire d'état sur le fait que l'époque de préparation du budget approchait et qu'il devenait indispensable de définir une position sur la légion de gendarmerie de l'air pour éviter au 1er janvier 1955 des difficultés analogues à celles de 1953. L'E.M.F.A. air voulait définir sa position. Il admettait que le secrétariat d'état à l'air avait besoin d'une légion autonome et spécialisée à son entière disposition et que deux moyens s'avéraient possibles pour obtenir ce résultat :

- une légion de gendarmerie au sein de l'armée de l'air (loi de 1951)
- une légion de gendarmerie totalement à la disposition de l'air mais restant au sein de la gendarmerie nationale.

Le second moyen était la position que l'E.M.F.A. air avait préconisée à deux reprises (dans une note du 24 septembre 1953 et dans une lettre du 10 mars 1954).

Si les gendarmes de l'air formaient un corps distinct de celui de la gendarmerie nationale (ce qui revenait à la solution de la loi de 1951) les avantages étaient :

- une meilleure spécialisation et un esprit de corps,
- une disposition pleine et entière pour l'armée de l'air.

En contre partie, les inconvénients étaient que :

- le budget de l'air s'alourdissait des dépenses correspondantes,
- une diminution de 100 sous-officiers air pour composer l'accroissement indispensable des effectifs était nécessaire sauf si des mesures adéquates étaient prises au moment des transferts, une difficulté de gestion d'un corps très peu nombreux apparaissait surtout pour les officiers.

Il en allait différemment avec la solution qui prévalait pour les avantages :

- les charges administratives étaient supportées par la gendarmerie nationale,
- la formation des cadres du personnel ne posait aucune difficulté.

A l'opposé de précédemment les inconvénients étaient que :

- les moyens n'étaient pas totalement à la disposition de l'armée de l'air,
- les délais de mise en place et d'aménagement de ces moyens étaient longs,
- à une hiérarchie d'emploi ne correspondait pas une hiérarchie administrative simple.

Dans une lettre du 13 août 1954, le secrétaire d'état aux forces armées air attira l'attention du ministre de la défense nationale sur ce problème. Il rappelait que le décret de 1953 avait été pris à l'initiative de la sous-direction de la gendarmerie, qu'il était critiqué et faisait l'objet de nombreuses interventions parlementaires, de questions écrites et même d'une proposition de loi de Monsieur RABIER et du groupe socialiste tendant à son annulation. Il rappelait qu'il était contre ce décret et qu'il voulait que les effets ne soient pas prorogés au delà du 1er janvier 1955. Aussi il demanda que "pour permettre la préparation du budget, il devient indispensable de définir une position". Le secrétaire d'état mentionnait la nécessité d'avoir à son entière disposition une légion de gendarmerie autonome et spécialisée. Il rappelait aussi l'urgence que présentait la mise en place d'un organe de commandement.

Dans une lettre du 23 août 1954, le ministre répondit au secrétaire d'état. Il mentionnait que le directeur de la gendarmerie avait proposé la mise en place immédiate de l'organe de commandement. En ce qui concernait la décision à prendre sur les principes d'organisation et de fonctionnement de la gendarmerie de l'air, il lui proposa la réunion d'une commission "chargé d'étudier cette question et de préparer une solution de nature à donner satisfaction aux parties intéressées". Cette commission présidée par un représentant du cabinet du ministre devait comprendre : un membre du cabinet du secrétaire d'état, un représentant de l'état-major des forces armées air, un représentant de la gendarmerie de l'air et deux représentants de la direction de la gendarmerie dont un technicien des questions administratives.

Par sa réponse du 3 septembre 1954, le secrétaire d'état était entièrement d'accord sur ce projet et désigna comme prévu trois représentants du grade de lieutenant-colonel. Il rappela que deux solutions étaient possibles : le retour à la loi du 24 mai 1951 avec une légion autonome et intégrée à l'armée de l'air ou la création au sein de la gendarmerie nationale, d'une légion de gendarmerie de l'air à l'entière disposition du secrétaire d'état. Aucune décision n'avait été prise. Cependant suite à la réponse faite à la question écrite n° 12-764 posée par M. MABRUT (1), il demanda à être tenu informé, car celle-ci faisait état de l'application effective au 1er janvier 1955 du décret du 31 décembre 1952. Pour sa part, il approuvait la création d'un corps de gendarmes au sein de l'armée de l'air, mais n'était pas opposé à "la formule d'une Légion autonome au sein de la gendarmerie nationale si cette solution" paraissait "préférable" au ministre. Il présenta en annexe de sa lettre les avantages et les inconvénients. Il les tira de la note du 15 juillet 1954 de l'E.M.F.A. air mais en les adaptant dans le sens qu'il souhaitait, à savoir un retour au décret du 31 décembre 1952. Pour une gendarmerie formant un corps distinct au sein de l'armée de l'air, il mentionna les deux avantages et seulement le 3ème inconvénient. Pour une légion autonome d'emploi mais administrée par la sous-direction de la gendarmerie il formula l'avantage d'une façon "gestion du personnel et formation des cadres plus facile" et ne reprit que le troisième inconvénient.

Suite à la lettre du 3 septembre 1954, le secrétaire d'état établit une fiche le 5 octobre 1954 pour retenir les grandes lignes d'une solution qu'il considérait comme acceptable. D'après des renseignements officieux obtenus, la défense nationale préparait un article pour la prochaine loi de finances dans le but d'annuler celui de la loi précédente prévoyant la légion de gendarmerie air autonome. Les trois représentants désignés pour assister aux réunions de la commission proposaient de présenter une solution qui comportait dans ses grandes lignes l'accord de la gendarmerie nationale à savoir :

- l'intégration de la gendarmerie de l'air dans les gendarmeries nationale,
- la constitution à l'intérieur de la gendarmerie nationale d'une formation spécialisée à la disposition de l'air rattachée directement à la direction de la gendarmerie et dont le commandement serait placé auprès de secrétaire d'état aux forces armées air,
- le commandement qui exerce une autorité complète sur les différentes unités de la formation (sections ou compagnies des régions airs, et brigades à l'échelon base) à la gestion des effectifs de l'ensemble de la formation, est en même temps l'organisation de liaison entre l'air et la gendarmerie nationale,
- l'administration des éléments est assurée sur le plan local par l'unité la plus proche de gendarmerie territoriale,
- L'alimentation en officiers et sous-officiers de gendarmerie instruits est assurée par la gendarmerie nationale".

Pour les effectifs, il était envisagé de demander aux services communs de distinguer dans la présentation du budget les effectifs gendarmerie pour l'air de telle sorte que les droits air "seront solidement établis et que les discussions ultérieures aient une base bien définitive". Ces effectifs demandés étaient très voisins des effectifs réalisés un accord devait être facile à obtenir. Pour tenir compte du développement de l'armée de l'air et des bases alliées en métropole et en A.F.N. il était demandé un accroissement des effectifs. La demande avait peu de chance d'aboutir et ceci dépendait aussi des possibilités de logement. Sur le plan "casernement", la position consistait à prévoir dans le budget air le maximum de crédit. Les locaux défense nationale occupés par des gendarmes air resteraient à leur disposition tant que des logements de remplacement n'avaient pas été réalisés.

La première réunion de la commission eut lieu le 12 octobre (à la place du 4 octobre) à l'état-major particulier de la défense nationale. A l'unanimité les conférents estimèrent que l'intégration à la gendarmerie nationale était la meilleure solution "étant entendu que le secrétariat d'état à l'air dispose complètement pour l'emploi d'une formation de gendarmerie de l'air dont il peut animer tous les éléments sans intervention des échelons territoriaux de gendarmerie nationale". Ce principe rejoignait la position déterminée par le secrétariat d'état à l'air.

Une fois ce principe adopté, la commission suggéra l'adoption d'une solution proche de celle appliquée pour la France d'outre-mer c'est-à-dire "crédits air, administration air, ou bien crédits air transfert à gendarmerie nationale".

Après examen et discussion des suggestions il ressortait que l'inscription au budget air ne semblait pas possible pour 1955. La gendarmerie nationale était prête à diminuer son budget des crédits équivalents aux réalisations gendarmerie air. Pendant 1955, aucune augmentation ne semblait possible aussi bien en effectifs que matériels. Quelqu'était la solution adoptée les effectifs gendarmerie air étaient ceux réalisés (15 officiers et 710 gradés et gendarmes). La meilleure solution était un budget air et une administration gendarmerie nationale des personnels avec transfert correspondant. Elle donnait l'assurance à l'armée de l'air de disposer des effectifs prévus budgétairement, "à charge pour le secrétariat d'état à les présenter et les défendre" pour en obtenir l'augmentation. En conclusion de la réunion, la commission estima que la "gendarmerie en liaison avec l'état-major particulier et l'E.M.F.A. Air doit proposer pour la loi de finances un article pour annuler l'article 32 de la loi de finances 1951 et prévoir le retour à titre définitif de la gendarmerie de l'air au sein de la gendarmerie nationale, avec l'hypothèse d'emploi d'une formation de gendarmerie au bénéfice du secrétariat d'état aux forces armées air et éventuellement une précision sur la présentation budgétaire des crédits nécessaires à cette formation".

Le 24 mai 1955, la direction de la gendarmerie adressa au ministre de la défense un projet de texte susceptible d'être inséré dans la loi relative au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement et d'équipement pour l'exercice 1955. Elle rappela les sérieuses difficultés pour la mise en vigueur des dispositions de l'article 32 de la loi de 1951 et du décret du 31 décembre 1952 à savoir :

- "l'obligation pour le secrétaire d'état à l'air de demander l'ouverture de crédits supplémentaires pour la création d'emplois d'officiers supérieurs appelés à encadrer cette légion non prévus dans l'ancienne organisation de la gendarmerie de l'air,
- l'impossibilité pratique d'administrer et de gérer un corps d'effectifs aussi faible,
- la scission s'opposant à ce que les sous-officiers de la gendarmerie de l'air puissent revenir, à un moment quelconque de leur carrière, soit dans la gendarmerie départementale, soit dans la gendarmerie mobile, en fonction de leurs légitimes intérêts professionnels ou de famille".

Le délai du 1er janvier 1955 fut mis à profit pour poursuivre, sous l'autorité du ministre de la défense, les discussions qui ont permis de dégager une solution acceptable par tous. Les effets suspensifs du décret du 30 septembre 1953 étaient expirés depuis le 1er janvier, il importait donc de modifier la loi de 1951.

Les autorités de l'air obtenaient satisfaction par une gendarmerie de l'air placée à leur disposition exclusive pour l'emploi. La solution proposée sauvegardait les principes d'unité, de recrutement, de formation, et d'administration des personnels. Elle offrait aussi l'avantage d'être plus économique. Elle s'inspirait d'une solution analogue pour la gendarmerie mise à la disposition de la France d'outre-mer et qui avait fait ses preuves.

Le texte proposé fut repris dans l'article 33 de la loi n° 55-1044 du 6 août 1955 relative au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère de la défense nationale et des forces armées pour les exercices 1955 et 1956. L'article 33 prévoit que : "les forces de gendarmerie de l'air font partie intégrante de la gendarmerie nationale. Elles sont constituées en unités spécialisées placées sous un commandement unique, l'ensemble étant mis à la disposition du département de l'air qui gère les crédits afférents à ces unités". Ce même article prévoyait à titre transitoire pour les exercices 1955 et 1956 que les crédits continuaient d'être ouverts à la section commune du budget de la défense nationale et des forces armées et au budget de la France d'outre-mer. Ces crédits de l'exercice 1956 avaient été transférés à la section air du budget de la défense nationale et des forces armées, du ministre de la France d'outre-mer et du ministre des finances et des affaires économiques. L'article 33 de la loi de 1956 abrogea l'article 32 de la loi de 1951 en ce qui concerne la légion de gendarmerie de l'air. Selon les travaux préparatoires de la loi l'autonomie complète présentait de graves inconvénients, faisait apparaître notamment, des besoins en effectifs supplémentaires et rendait plus difficile l'administration du personnel. Ainsi étaient évitées des créations d'emploi et des augmentations de dépenses.

Cette réintégration définitive marque la fin de l'ère des tâtonnements et s'inscrit dans sa logique.

III - 3 - 2 - La logique de l'ère des tâtonnements

De 1943 à 1956, la création de la gendarmerie de l'air connut de nombreux tâtonnements pour deux séries de raisons, l'une tenant au contexte politique de l'époque, l'autre propre à la gendarmerie mais n'étant pas dépourvue de tout lien avec la première.

Après la libération, la notion de défense nationale prit corps. La formule des trois ministères disparut, sauf pendant une courte période en 1947. Le ministre de la défense nationale avait autorité sur les trois armées, par l'intermédiaire de trois secrétaires d'état. Il recevait, en général délégation des attributions du président du conseil. Il avait, de ce fait, une double tâche de coordination interministérielle, il se heurtait à des oppositions de certains de ces collègues qui, estimant qu'il se trouvait être à la fois juge et partie, lui reprochaient de favoriser les armées aux dépens des autres administrations. Au sein de son propre département, son autorité était parfois incertaine sur ses secrétaires d'état d'origine parlementaire, comme lui, mais de tendances politiques parfois différentes et qui menaient des actions plus ou moins personnalisées.

Cette tendance se confirme entre le ministère de la défense et le secrétaire d'état à l'air voire même avec celui de la marine. En effet entre 1947 et 1956, l'autorité du ministre s'affirme mais avec une forte opposition du secrétaire d'état désirant conserver "sa gendarmerie de l'air". Il faut aussi ajouter l'existence au sein de l'armée de l'air d'un état-major Particulier et d'un état-major des forces aériennes qui produisait une dilution des responsabilités et des compétences.

Cette dualité s'insère dans un contexte politique dont les grandes tendances expliquent aussi les tâtonnements pour créer la gendarmerie de l'air. De 1947 à 1951, la France connut huit gouvernements dont deux durèrent quarante huit heures. Les présidents du conseil changeaient et les membres tournaient avec le même type de majorité. Il s'agissait de gouvernements dits de troisième force. Face aux deux forces de sens contraire, des deux oppositions qu'étaient le P.C.F. et le R.P.F., ce qui fut baptisé de troisième force se définit moins par des principes et une organisation que par l'arithmétique, la morné arithmétique de la majorité. La loi du 9 mai 1951, sur la réforme électorale mit fin à six mois de débat. Le 17 juin eurent lieu les élections législatives. Tout ce contexte explique la brièveté et le laconisme de l'article 32 de la loi du 24 mai 1951. Il apparaissait assez difficile de renouveler ou de remplacer le décret annulé en 1947.

Après les élections législatives une brève chronologie des différents gouvernements s'impose :

- 10 juillet 1951 démission de QUEUILLE,
- investiture de PLEUEN seulement le 8 août : il restera 5 mois et sera renversé le 7 janvier 1952,
- 17 janvier investiture d'Edgar FAURE qui ne tiendra qu'un mois et 12 jours (il tombera le 29 février),
- 6 mars PINAY restera 9 mois et 16 jours et terminera le 23 décembre 1952,
- 15 jours de crise et René MAYER fut investi, il resta 4 mois et demi et tomba le 21 mai 1953,
- avec la chute de MAYER, il s'agira de la crise la plus longue du régime (35 jours) jusqu'à l'investiture le 26 juin de Joseph LANIEL (il resta 11 mois et de mi),
- décembre 1953 : élection du président de la république (COTY remplaça AURIOL).

Le décret du 31 décembre 1952 fut décidé en pleine crise ministérielle et celui du 30 septembre 1953 au cours d'une relative "accalmie". Le retard pris pour le décret de 1952 et l'intégration provisoire assez longue de 1953 s'expliquent aussi par un certain nombre d'événements dont il fut mis fin sous le gouvernement de MENDES-FRANCE (investi le 12 juin). En effet, une rapide succession de "liquidations spectaculaires" s'opéra : la guerre d'Indochine avec la négociation de GENEVE ; la crise tunisienne par la reconnaissance de l'ex protectorat ; la querelle de la communauté européenne de défense par l'enterrement parlementaire de celle-ci le 30 novembre. Le non-respect de la date du 1er janvier 1955 s'explique par le rude débat du 20 au 30 décembre 1954 pour la ratification des accords de PARIS. De plus fin 1954 commencèrent les "événements" d'Algérie. Le retard s'accumula avec la chute de MENDES FRANCE en février 1955 par une crise de 18 jours qui se termina le 23 février avec Edgar FAURE. Pendant cette période, l'article 33 de la loi du 6 août fut voté. Le décret d'application ne fut pris qu'en juin 1956 et les instructions en décembre. Une telle attente peut s'expliquer par la dissolution le 2 décembre 1955 de l'Assemblée et les élections du 2 janvier 1956. Ces derniers textes demeurent appliqués grâce à la stabilité de la Vème république mais aussi le gouvernement de Guy MOLLET qui apporta une stabilité inattendue. En effet, investi par l'assemblée dès le 1er février il put tenir 15 mois et 20 jours.

Toutes ces périodes difficiles que la France a vécues ont apporté à la gendarmerie un surcroît de charges. Ce fut le cas pour la décennie 1947-1958. Alors qu'elle aurait eu besoin de la paix intérieure et extérieure pour se réadapter en "douceur" aux données d'un monde en pleine mutation, la gendarmerie dut faire face à la fois à une incessante agitation sociale (grèves insurrectionnelles de 1947-1948, manifestations contre le plan MARSHALL, puis contre la guerre d'Indochine, mouvements d'inspiration F.L.N. puis O.A.S.,...) et à des obligations très lourdes sur le plan militaire (guerre d'Indochine, soulèvements en Afrique du Nord, guerre d'Algérie).

Accaparée par les impératifs du maintien de l'ordre et de la guerre, elle ne put consacrer toutes ses énergies à la réorganisation de ses structures et à la modernisation de ses moyens. Elle vit cependant passer ses effectifs globaux de 63500 hommes en 1947 à 66500 en 1958.

L'évolution de la gendarmerie maritime apporte des explications complémentaires à l'ère de tâtonnements de la gendarmerie de l'air. Le mouvement de va-et-vient fut important car sa création est beaucoup plus ancienne.

Le premier retour à la marine eut lieu en 1832 en raison de l'affaiblissement progressif de l'influence des colonels qui coïncide avec un renouveau de la marine. Elle avait été diminuée après les guerres du premier empire et les amiraux finirent par considérer les gendarmes des ports comme leur propriété. L'entretien des casernes de toutes les gendarmeries incombait au budget du département. Les conseils généraux ne voulaient pas continuer de payer le logement des gendarmes maritimes qui ne rendaient de services qu'à la seule marine. Il semble donc que ce soit essentiellement pour faire payer la marine que le législateur ait mit la gendarmerie maritime dans ses seules attributions.

Prenant prétexte "des inconvénients faisant obstacle à la bonne marche du service" (manque de spécialisation des gendarmes maritimes, difficultés au point de vue discipline générale et avancement) le président du conseil Pierre LAVAL et d'autres ministres firent valoir au président de la république Albert LEBRUN dans leur rapport du 30 octobre 1935 la nécessité de réintégrer la légion de gendarmerie maritime dans l'armée de mer.

Le troisième retour à la marine en 1952 se confond avec celui de la gendarmerie de l'air. Il s'agissait notamment de pallier les inconvénients dus à la trop grande subordination aux structures de la gendarmerie départementale.

En général, l'intégration à la gendarmerie se réalise en raison de difficultés financière. En 1926, il fallait absolument réduire les dépenses. Partant du principe que toute fusion est génératrice d'économies, le législateur réintégra les maritimes dans la gendarmerie nationale tout en supprimant les postes budgétaires au-dessus du commandant de compagnie. La suppression d'une hiérarchie propre créa un certain désarroi. Le colonel "de rattachement" ne remplaçait pas le chef de corps disparu. Il gardait ses distances par rapport à ces gendarmes dont il comprenait mal l'utilité. Le moral en souffrit et la valeur technique ne s'améliora pas. En 1947 il fallut pour des raisons budgétaires procéder à une nouvelle intégration. Pour la gendarmerie de l'air, cela faisait suite à des difficultés avec l'aéronautique civile pour la garde des aérodromes militaires rendus au secteur civil. Ainsi fut créée une formation spécialisée à la disposition de l'aviation civile. Le rattachement des légions de l'air et de la marine eu lieu dans les mêmes conditions qu'en 1926. Cette formule constituait un échec évident, causant un mécontentement profond qui se traduisit par un recours en conseil d'état.

Avec l'intégration du 2 janvier 1970 comme pour la gendarmerie de l'air en 1955-1956 l'état-major de la marine a tenu compte des avantages suivants :

- simplification des structures au sein des armées,
- facilité de gestion d'un corps aux effectifs faibles,
- meilleure formation des personnels notamment dans le domaine judiciaire,
- rentabilité accrue par suppression des chevauchements d'attributions et par utilisation des moyens techniques perfectionnés dont dispose la gendarmerie nationale,
- suppression de tout cloisonnement dans la conception et l'exécution du service,
- acquisition vis-à-vis de l'autorité maritime de la part d'indépendance indispensable à l'exercice de la police judiciaire.

Les gendarmeries spécialisées (comme celle de la marine et de l'air) connurent le sort habituel des organismes placés sous la tutelle de plusieurs ministères notamment sur le plan des crédits budgétaires. Elles furent alternativement intégrées dans la gendarmerie ou en furent extraites suivant les époques. En fait la tendance serait d'invoquer des arguments d'ordre budgétaire lors de l'intégration à la gendarmerie et plutôt d'ordre d'organisation ou de fonctionnement lors du rattachement à l'air ou la marine. Les dispositions actuelles se situent à mi-chemin entre les deux.

Les expériences non concluantes des solutions adoptées jusqu'alors conduisirent finalement à un judicieux compromis : pas d'appartenance exclusive mais une formule mixte intégrant la gendarmerie de l'air dans la gendarmerie nationale tout en la laissant, pour emploi, auprès de l'armée de l'air chargée également d'assurer sa couverture budgétaire. Cette double appartenance ou plutôt ce double rattachement constitue le principe de base de la réglementation actuellement en vigueur.

TROISIEME PARTIE

LE DOUBLE RATTACHEMENT DE LA GENDARMERIE DE L'AIR DEPUIS 1956

Instauré par l'article 32 de la loi du 6 août 1955, le double rattachement constitue le principe de base des textes d'application en vigueur :

- le décret n° 56-561 du 8 juin 1956 portant réorganisation de la gendarmerie de l'air (1),
- l'instruction d'application n° 44302/DN/GEND/T en date du 13 décembre 1956 du décret du 8 juin 1956 portant consignes générales d'emploi et de gestion du personnel (2),
- l'instruction d'application n° 3581/EMAA/1/0 en date du 24 décembre 1956 du décret du 8 juin 1956 portant consignes particulières d'emploi, administration et comptabilité, soldes, indemnités, matériels, tenues (3).

Des instructions régissent plus particulièrement la gendarmerie de l'air :

- l'instruction particulière n° 2060/EMAA/1/ORG et n° 43400/DN/GEND/P/ETD du 21 septembre 1972, relative à l'affectation d'appelés du contingent dans la gendarmerie de l'air (4),
- l'instruction n° 2409/903/DEF/DCCA/ORG/ADM/GEN/2 du 29 décembre 1978 relative aux particularités de l'administration de la gendarmerie de l'air (5),
- l'instruction n°20000/DEF/DCCA/MAT/2 du 25 mai 1989 relative aux dotations en effets d'habillement et articles d'équipement réalisés par le commissariat de l'air.

C'est donc suivant ces deux règles fondamentales (partie intégrante de la gendarmerie nationale et mise pour emploi auprès de l'armée de l'air) que la gendarmerie de l'air est organisée aujourd'hui et qu'elle exerce au profit de l'armée de l'air, les missions traditionnelles de la gendarmerie. Le principe du double rattachement la soumet à une double subordination :

- l'une, fonctionnelle, ou hiérarchique, à la direction générale de la gendarmerie nationale, sous le contrôle supérieur du général, inspecteur général de la gendarmerie, pour tout ce qui concerne l'exercice du commandement, l'application de toutes les règles de service, d'instruction et de gestion des personnels en vigueur dans la gendarmerie. Seuls les officiers et gradés de la gendarmerie de l'air peuvent commander les unités.
- L'autre, d'emploi auprès de l'armée de l'air dont les différents échelons de commandement ont la possibilité de fixer une orientation déterminée en fonction de leurs besoins particuliers, sans s'immiscer toutefois dans l'exécution du service proprement dit.

Le principe de double rattachement se manifeste dans : l'organisation, l'administration mais aussi dans les attributions et missions de la gendarmerie de l'air (3).

CHAPITRE 1 - L'ORGANISATION DE LA GENDARMERIE DE L'AIR

Pour accomplir sa mission, la gendarmerie de l'air s'est constituée en un corps dont l'organisation a été calquée sur celle de l'armée de l'air. Aux trois niveaux des commandements territoriaux de l'armée de l'air correspondent trois niveaux de la gendarmerie de l'air.

I - 1 - A l'échelon central

Le chef de corps (du grade de général ou colonel), chargé du commandement de la gendarmerie de l'air, est placé pour emploi auprès du chef d'état-major de l'armée de l'air. Il est le conseiller pour tout ce qui concerne la formation et l'instruction spécialisées du personnel ainsi que la préparation des textes relatifs à l'organisation et à l'emploi de la gendarmerie de l'air. En liaison avec le chef d'état-major de l'armée de l'air, il s'assure de l'établissement et de la réalisation des programmes d'équipement et de casernement.

Il a par ailleurs les pouvoirs d'un commandant de légion de gendarmerie. Il est "gestionnaire" du personnel officiers, sous-officiers, gendarmes auxiliaires, et responsable de son utilisation pour l'exécution de son service spécial conformément aux règles arrêtées par le ministre de la défense (direction générale de la gendarmerie nationale). Le chef de corps a dans ses attributions l'affectation des personnels venant d'autres corps de gendarmerie départementale et les mutations inter unités des personnels du corps. Assisté d'une commission, il établit la liste des candidats à l'avancement et la propose au directeur général de la gendarmerie nationale. Bien que dépendant de la D.G.G.N. et de

l'inspecteur général sur le plan technique, il jouit d'une certaine autonomie quant à l'orientation du service et l'emploi du personnel.

Le chef de corps dispose d'un petit état-major assimilable à un état-major restreint de légion. Cet état-major se compose de trois officiers et vingt sept sous-officiers. Un lieutenant-colonel est chargé de seconder le colonel, chef de corps.

Une section commandement regroupe la cellule courrier, le secrétariat particulier, un pool dactylographie et une cellule téléinformatique. Elle est dirigée par un adjudant-chef et fonctionne avec six gendarmes.

Le bureau personnel s'occupe de la gestion des personnels appelés et d'active notamment pour les mutations, retraites, sanctions, récompenses, avancement... Sous la responsabilité d'un chef d'escadron, il fonctionne avec six sous-officiers.

Le bureau organisation emploi s'occupe de l'instruction, des règles d'emploi du personnel, et de la transmission des renseignements (D.G.G.N., armée de l'air). Il centralise les informations sur le comportement militaire, les statistiques sur les accidents et les préjudices de l'armée de l'air. Il reçoit tous les textes établis par la D.G.G.N., si le texte est suffisamment précis, il est adressé aux groupements et brigades de gendarmerie, sinon des directives supplémentaires sont données. Enfin, chaque année, il participe à l'élaboration du tableau des effectifs. Actuellement, il travaille sur la mise en place d'Armée 2000 où le groupement de METZ sera supprimé et les trois autres restant en place renforcés. Il ne devrait pas y avoir de suppression d'effectifs. Sous la coupe d'un officier subalterne et dirigé par un major il est composé par quatre sous-officiers.

Le bureau administratif, dirigé par un major et composé par sept sous-officiers, s'occupe de tout ce qui est soutien apporté par l'armée de l'air. Il s'agit des domaines de la solde, de l'habillement, du matériel et du logement.

Toujours à l'échelon "administration centrale" se situe une formation adaptée à l'état-major de l'armée de l'air et à la base aérienne 117 : le groupement de gendarmerie de l'air de l'E.M.A.A.

La brigade PARIS-AIR est chargée des mêmes missions que toute autre brigade. Dirigée par un major, elle comprend quarante cinq sous-officiers et soixante gendarmes auxiliaires.

La brigade judiciaire, composée de dix officiers de police judiciaire, apporte un concours technique aux brigades lorsque celles-ci sont saisies d'une enquête qui peut s'avérer longue, délicate ou complexe. Elle fut créée en 1972. Elle peut être saisie directement par les magistrats de l'ordre judiciaire, ou sur ordre du chef de corps, lorsque les investigations doivent se développer loin des bases. En effet, son habilitation est étendue au territoire national. Par principe, cette unité prend part à toutes les enquêtes relatives à la disposition d'armes, de munitions, de matériels sensibles.

La brigade motocycliste, sous le commandement d'un adjudant-chef et composée de onze autres sous-officiers, assure la surveillance de la circulation militaire, le pilotage de convois, l'escorte d'autorités...

Les quatre brigades implantées outre-mer sont à SAINT DENIS GILLOT, OUAKAM, DJIBOUTI, FAAA. Chacune est commandée par un adjudant qui dispose d'un maréchal des logis chef et de quatre gendarmes.

Auprès du C.I.G.A. d'AUXERRE sont détachés un adjudant-chef et sept autres sous-officiers. Ils assurent la formation indispensable pour les gendarmes auxiliaires qui serviront au sein de la gendarmerie de l'air. Le C.I.G.A. forme essentiellement des appelés qui sont ensuite répartis au sein des forces de la gendarmerie nationale. En 1989, il y en a eu 87 en instruction et 70 pour 1990.

Un groupe de protection des hautes autorités, commandé par un sous-officier supérieur et composé de huit sous-officiers titulaires et de quatre suppléants, est placé pour emploi auprès du commandant de groupement de l'E.M.A.A. les membres, qui évoluent en civil, sont chargés de la protection rapprochée des hautes autorités.

En dessous de l'échelon central, se situe l'échelon régional où sont implantés les groupements.

I - 2 - A l'échelon régional

Généralement du grade de lieutenant-colonel, le commandant de groupement est placé auprès du général, commandant la région aérienne, dont il est le conseiller technique pour toutes les questions concernant l'emploi de la gendarmerie de l'air. Il est le chef direct de toutes les brigades. A ce titre, il est chargé de la direction du service et est responsable de sa bonne exécution. Il ne s'immisce pas dans les questions de détails et laisse une large initiative aux commandants de brigade pour organiser leur service. Pour s'assurer que celui-ci est exécuté dans les meilleures conditions selon les règles en vigueur, il envoie l'un de ses adjoints faire sur place des vérifications techniques propres à la gendarmerie. De même lorsqu'une affaire importante se déroule sur une base, il dépêche également l'un d'entre eux, soit pour guider le commandant de brigade dans son action (cas d'une enquête judiciaire, d'un accident aérien

grave...), soit pour prendre le commandement du service lorsque des effectifs provenant de plusieurs brigades sont rassemblés (journée "portes ouvertes" par exemple). Chaque fois qu'un adjoint se rend auprès d'une brigade, à l'issue de sa mission, il se présente au commandant de base et le renseigne sur ses constatations. Le commandant de groupement se déplace pour les affaires les plus importantes, lorsqu'il souhaite effectuer un contrôle dans un domaine particulier, ou à l'occasion de l'inspection annoncée : annuelle de la brigade. Lors de ces déplacements, le commandant de groupement est amené à s'entretenir avec le commandant de base des conditions d'exécution du service de la gendarmerie, du travail et de la vie du personnel, des affaires en cours et en général de tout ce qui peut concerner la brigade. Il doit suivre les questions relatives au casernement et au matériel.

Il existe une unité motocycliste par région (cinq ou six sous-officiers) pour assurer les mêmes missions que la brigade motocycliste. Tout comme à l'échelon central, une unité spécialisée s'occupe des affaires d'ordre judiciaire. Cette équipe technique formée de trois officiers de police judiciaire habilités sur l'ensemble de la région, intervient dans les affaires graves et délicates (accidents aériens par exemple) mais dont la durée est relativement brève.

Actuellement il existe quatre groupements. D'ici le 1er septembre 1991, il n'y en aura que trois avec le redécoupage en trois régions aériennes

- groupement de la F.A.Tac. 1ère région aérienne

2 officiers, 170 sous-officiers, 24 gendarmes auxiliaires. Les brigades de BERLIN et ACHERN sont rattachées à ce groupement.

- groupement de la 2ème région aérienne

3 officiers, 175 sous-officiers, 75 gendarmes auxiliaires.

- groupement de la 3ème région aérienne

2 officiers, 126 sous-officiers, 43 gendarmes auxiliaires.

- groupement de la 4ème région aérienne

2 officiers, 158 sous-officiers, 72 gendarmes auxiliaires.

Les états-majors de chacun des groupements se composent en moyenne de onze sous-officiers.

Enfin à côté de l'échelon central et régional, celui de la base aérienne se révèle tout aussi important.

I - 3 - A l'échelon de la base aérienne

Une brigade dont l'effectif varie en fonction de l'importance et de la sensibilité de la base est rattachée au commandant de celle-ci. Dirigée par un gradé, à l'effectif variant de six à quarante gradés et gendarmes, elle assure le service spécial de la gendarmerie. Du grade de maréchal de logis chef à major selon l'importance de l'unité, le commandant de brigade est le correspondant privilégié et naturel du commandant de base et les exécute dans les conditions fixées par les règlements propres à la gendarmerie. Le commandant de brigade est responsable envers le commandant de groupement de la tenue, de la discipline du personnel de la brigade et des conditions d'exécution des missions qui incombent à la gendarmerie. Il assure les liaisons avec les unités de gendarmerie, les services de police et les divers services publics. Il avise le procureur de la république des infractions dont il a connaissance et du déroulement des enquêtes conformément aux prescriptions du code de procédure pénale. Comme en gendarmerie de l'air. C'est elle qui remplit les missions essentielles pour lesquelles l'armée de l'air a voulu sa propre gendarmerie.

L'effectif de la brigade est déterminé par l'administration centrale air compte tenu des propositions présentées en leur temps par le commandant de base. Elles sont elles mêmes fonction de la sensibilité des installations, des particularités géographiques et de tous autres critères d'appréciation. D'une manière générale, l'effectif est adapté au volume et à la nature des missions habituelles. C'est ainsi, qu'à l'exception des brigades supports d'état-major de groupement, les unités les plus étoffées sont les brigades de bases des forces aériennes stratégiques. Il est donc important pour un commandant de base, de formuler des demandes de concours en rapport avec l'effectif du moment. De même, les services à caractère statique ou décoratif doivent revêtir un caractère exceptionnel car ils s'exécutent souvent au détriment de la surveillance de la base ou de la recherche du renseignement.

En fonction de ses missions, la gendarmerie de l'air s'est organisée tout en adaptant constamment ses structures à celles de l'armée de l'air.

Avant 1962, la gendarmerie de l'air était organisée en compagnies stationnées sur le territoire métropolitain mais aussi en république fédérale d'Allemagne, en Afrique du Nord, dans les départements et territoires d'outre-mer. Les unités d'outre-mer étaient ainsi regroupées en quatre compagnies correspondant, pour trois d'entre elles à une zone, pour la quatrième au territoire de la côte française des Somalies.

En 1961, les compagnies disparaissaient pour la place aux groupements de gendarmerie de l'air, à l'exception de celles implantées à l'extérieur du territoire, qui conservèrent leur appellation jusqu'en 1966.

C'est après 1962 et la dissolution des unités stationnées en Algérie que les structures actuelles vont progressivement se mettre en place. Les brigades de gendarmerie de l'air d'outre-mer, regroupées dans un premier temps en une compagnie unique appelée "compagnie de gendarmerie de l'air d'outre-mer", vont être rattachées à compter du 1er juin 1966 à la "compagnie de gendarmerie de l'air de l'administration centrale". A cette même date, elle devient le "groupement de gendarmerie de l'air de l'état-major de l'armée de l'air". Elles sont alors au nombre de quatre et implantées à OUAKAM (Sénégal), FORT-LAMY (Tchad), IVATO (Madagascar) et DJIBOUTI (Côte française des somalies). L'ex-commandant de la compagnie d'outre-mer, le capitaine ANSIDEI, restera jusqu'au 21 juin 1966 le conseiller technique "gendarmerie air" auprès du colonel, commandant supérieur des forces françaises à l'escale d'Afrique à FORT-LAMY.

En 1966, le commandant de la gendarmerie de l'air comprenait cinq groupements et deux compagnies représentant au total soixante dix sept brigades qui se répartissaient comme suit :

- administration centrale	3 brigades
- 1ère région aérienne	+ 19 brigades
- 2ème région aérienne	+ 23 brigades
- 3ème région aérienne	+ 10 brigades
- 4ème région aérienne	+ 9 brigades
- 1er C. A. Tac.	+ 7 brigades
- Algérie	+ 2 brigades (rattachées à la 4ème R.A.)
- compagnie outre-mer	+ 3 brigades
- côte française des Somalies	+ 1 brigade (rattachée à la compagnie d'outre-mer)
	<hr/>
	77 brigades

Malgré leur dispersion, l'ensemble de ces unités ne représentait qu'un effectif de 19 officiers et 826 sous-officiers (28 adjudants-chefs, 39 adjudants, 91 maréchal des logis chef, 668 gendarmes).

En 1970, le commandement de la gendarmerie de l'air comprenait cinq groupements représentant au total soixante cinq brigades qui se répartissaient de la manière suivante :

- groupement de l'Etat-major de l'Armée de l'Air	: 8 brigades dont 4 outre-mer
- groupement F.A. Tac. 1ère région aérienne à METZ	: 15 brigades dont 2 en R. F. A.
- groupement de la 2ème région aérienne à VILLACOUBLAY	: 16 brigades
- groupement de la 3ème région aérienne à BORDEAUX	: 12 brigades
- groupement de la 4ème région aérienne à AIX-EN-PROVENCE	: 14 brigades
	<hr/>
	65 brigades

En 1979 :

- groupement de l'Etat-Major de l'Armée de l'Air	: 4 brigades
- groupement F. A. Tac. 1ère région aérienne à METZ	: 13 brigades
- groupement de la 2ème région aérienne à VILLACOUBLAY	: 17 brigades
- groupement de la 3ème région aérienne à BORDEAUX	: 12 brigades
- groupement de la 4ème région aérienne à AIX-EN-PROVENCE	: 15 brigades
- R. F. A. (relevant de la F. A. Tac.)	: 2 brigades
- outre-mer (relevant du Groupement E. M A. A.)	: 3 brigades
	<hr/>
	66 brigades

Le 1er janvier 1984 une brigade a été créée à FAAA près de PAPEETE, en raison de l'importance du trafic entre la métropole et les installations militaires du Pacifique. La même année, la brigade de gendarmerie de l'air du BOURGET fut dissoute, l'armée de l'air ne disposant plus sur la base, d'installations dont la sensibilité nécessite la présence d'une unité de gendarmerie. Le 31 juillet 1985, pour faire suite à la déflation des personnels dans l'armée de l'air, trois furent dissoutes : CREIL (Oise), CHAMBERY (Savoie) et AULNAT (Charente-Maritime) fermée.

La gendarmerie de l'air articulée encore pour peu de temps en quatre groupements se compose ainsi en brigade :

- groupement de la F. A. Tac 1ère région aérienne à METZ : 14 brigades dont 2 en Allemagne
- groupement de la 2ème région aérienne à VILLACOUBLAY : 14 brigades
- groupement de la 3ème région aérienne à BORDEAUX : 10 brigades
- groupement de la 4ème région aérienne à AIX-LES-MILLES : 12 brigades

Cette organisation est le cadre au sein duquel l'administration de la gendarmerie de l'air s'exerce.

CHAPITRE 2 - L'ADMINISTRATION DE LA GENDARMERIE DE L'AIR

Selon l'article 9 de décret du 8 juin 1956, les militaires des forces de gendarmerie de l'air bénéficient des avantages de toute nature accordés aux personnels de la gendarmerie nationale, notamment en ce qui concerne la solde, les indemnités et le logement. Les consignes particulières d'emploi, d'administration et de gestion du personnel de la gendarmerie de l'air, des deniers et matières sont fixées par les instructions parues sous le timbre de chacun des départements intéressés.

II - 1 - L'administration du personnel

L'administration du personnel concerne celui d'active et du contingent.

II - 1 - 1 - Le personnel d'active

Le personnel des unités de la gendarmerie de l'air est fourni par les autres unités de la gendarmerie nationale. Les dispositions statutaires en vigueur dans la gendarmerie nationale lui sont donc intégralement applicables. Il en est de même des dispositions réglementaires sous certaines réserves, les généraux commandants de région aérienne et ceux de grandes unités aériennes ont vis-à-vis de ce personnel les mêmes pouvoirs que les commandants de région militaire vis-à-vis du personnel des autres unités de la gendarmerie nationale. Les dossiers statutaires et disciplinaires sur lesquels ils ont statuer leur sont soumis par le commandant de la gendarmerie de l'air qui les reçoit de ses unités subordonnés quel que soit le lieu d'implantation. En cas de constitution d'un conseil d'enquête, les autorités font appel en priorité aux officiers servant dans les unités de gendarmerie de l'air placés sous leur autorité. En cas de besoin, ils demandent au général, commandant la région militaire, le complément nécessaire en officiers de gendarmerie pour constituer le conseil. Le commandant de la gendarmerie de l'air, chef de corps, exerce vis-à-vis de son personnel les pouvoirs dévolus aux commandants régionaux de la gendarmerie nationale, notamment en matière de congés.

La désignation des officiers et sous-officiers pour servir dans la gendarmerie de l'air est prononcée par la direction générale de la gendarmerie nationale parmi les volontaires ou d'office. La notification des mutations des officiers est faite aux autorités intéressées par le commandant de la gendarmerie de l'air. Les sous-officiers désireux de servir dans la gendarmerie de l'air doivent être bien notés et, en principe, avoir servi trois ans dans la gendarmerie départementale. Ils peuvent faire acte de candidature à tout moment. Leur demande doit porter sur l'ensemble des unités. Déjà préparés aux disciplines et techniques de la gendarmerie, ils acquièrent la spécialisation indispensable qui leur permet de s'intégrer au milieu "air" et de remplir efficacement leurs missions. Les officiers n'effectuent qu'un temps de commandement avant de retourner dans une autre subdivision. Les sous-officiers restent en principe jusqu'au terme de leur carrière.

Parmi les sous-officiers, il faut distinguer les officiers et les agents de police judiciaire. Tous les gradés sont officiers de police judiciaire (OPJ) car c'est une condition sine qua non pour l'être. Ils représentent près de 50 % de l'effectif et ont les capacités de diriger toutes les enquêtes de police judiciaire conformément au code de procédure pénale et selon les directives du procureur de la république et celles du juge d'instruction. La qualité d'officier de police judiciaire est attribuée par le ministre de la justice, garde des sceaux, à la suite d'un examen technique à l'échelon national, aux gendarmes qui comptent au moins cinq ans de service dans la gendarmerie. Pour exercer leurs prérogatives dans leur circonscription d'affectation, les OPJ sont habilités par le procureur général de la cour d'appel dans le ressort de

laquelle se trouve leur brigade. Les OPJ sont tous égaux en droit. Il n'existe pas de hiérarchie parmi les OPJ de la gendarmerie. Les agents de police judiciaire assistent les OPJ dans leurs investigations et peuvent diligenter des enquêtes simples sous leur surveillance.

En ce qui concerne les sous-officiers, les mutations pour convenances personnelles, d'office et dans l'intérêt du service, sont prononcées par le commandant de la gendarmerie de l'air. Toutefois, les mutations d'office et celles par mesure de discipline à l'intérieur des unités sont prononcées par la direction générale de la gendarmerie nationale. Elles sont exceptionnelles, le sous-officier muté dans ces conditions, étant en principe, réservé dans les autres unités de la gendarmerie nationale. Les différentes modalités de mutation sont reprises dans des notes de service.

Les militaires servant dans la gendarmerie de l'air peuvent être réaffectés dans les autres unités de la gendarmerie nationale soit sur leur demande, soit d'office. Dans chaque cas la décision est prise par la D.G.G.N. et en principe, les sous-officiers ne peuvent être réaffectés que dans la gendarmerie départementale. Les volontaires doivent avoir servi au moins trois ans dans la gendarmerie de l'air, les sous-officiers y ayant reçu de l'avancement doivent y servir deux ans dans leur nouveau grade. S'ils sont inscrits au tableau d'avancement, ils perdent le bénéfice de cette inscription sauf si la mutation donne lieu à un expatriement. Les demandes présentées par les sous-officiers ne peuvent porter que sur l'ensemble d'une légion. Les mutations sont prononcées en principe avec la mention "intérêt du service".

L'avancement des officiers a lieu dans l'ensemble du corps des officiers de la gendarmerie nationale. Les propositions sont établies par le commandant de la gendarmerie de l'air. Elles comprennent les appréciations des autorités hiérarchiques de l'air sur la manière de servir des officiers proposés. Les propositions concernant le commandant de la gendarmerie de l'air sont établies par le chef d'état-major de l'armée de l'air. L'ensemble des travaux d'avancement est transmis à la D.G.G.N.

L'avancement des sous-officiers a lieu sur l'ensemble des sous-officiers de la gendarmerie de l'air. Le tableau est arrêté pour le Ministre par la D.G.G.N. Les nominations aux différents grades sont prononcées par le commandant de la gendarmerie de l'air dans les conditions fixées par la réglementation commune à toutes les unités de la gendarmerie nationale. Les candidats à l'avancement doivent remplir les conditions exigées des candidats à l'avancement dans la gendarmerie départementale.

Les officiers sont notés chaque année dans les mêmes conditions que ceux servant dans la gendarmerie nationale. Les généraux commandants les grandes unités aériennes, les généraux commandants les régions aériennes établissent une fiche d'appréciation adressée à la D.G.G.N, et au commandant de la gendarmerie de l'air. Le chef de corps est noté par le chef d'état-major de l'armée de l'air.

Les sous-officiers sont notés par leurs chefs hiérarchiques exclusivement. Les commandants de brigades font l'objet d'une fiche d'appréciation par l'autorité de l'air dont ils relèvent.

L'administration et la gestion des effectifs sont assurées par le commandant de la gendarmerie de l'air. Aussi la base aérienne de rattachement désignée par décision de l'état-major de l'armée de l'air, et le commandant de brigade a un rôle restreint.

Le commandant de la gendarmerie de l'air est gestionnaire d'effectifs. A ce titre, il détient les livrets matricules, les dossiers de pension, les dossiers d'archives, le registre des constatations des blessures ou maladies survenues au cours du service. Il établit les bulletins individuels de renseignements (BIR) de prise en compte initiale, les BIR au niveau de l'échelon central, les BIR de libération du service actif pour les gendarmes auxiliaires du contingent, les propositions d'admission à l'échelon exceptionnel de major, une fiche modèle n° 722/31 pour tout le personnel. Il constitue les dossiers de présentation devant les commissions de réforme, les dossiers administratifs de mise en congé de longue durée pour maladie, de longue maladie ou pour raison de santé, les dossiers de placement à la retraite par mesure disciplinaire, pour aptitude insuffisante ou par suite d'infirmité, les dossiers de capital décès et le cas échéant l'aide du fond de prévoyance militaires.

La base aérienne de rattachement (service administration des personnels) détient la fiche modèle n° 722/31 qui tiendra lieu de document administratif. Elle établit les BIR autres que ceux de prise en compte initiale, ou ceux de libération pour les gendarmes auxiliaires du contingent.

Le commandant de brigade détient pour le personnel non officier la pochette d'habillement, pour les gendarmes auxiliaires la fiche d'habillement et le livret d'instruction modèle n° 314-70. Il reçoit le dossier médical qu'il remet à l'autorité médicale de la base.

Les militaires de la gendarmerie de l'air placés "en position spéciale" sont affectés au S.A.C.A. 875 ou au C.A.T.A. territorialement compétent par les soins du commandant de la gendarmerie de l'air.

Depuis 1972, des gendarmes auxiliaires sont employés dans la gendarmerie nationale, il en est de même en gendarmerie de l'air.

II - 1- 2 - Le personnel du contingent

Depuis le 1er février 1973 les gendarmes auxiliaires volontaires pour effectuer leur service militaire dans la gendarmerie de l'air sont venus renforcer les effectifs. Les gendarmes auxiliaires de l'air sont recrutés dans les mêmes conditions et selon les mêmes critères que leurs camarades de la gendarmerie départementale. Ils sont incorporés au centre d'instruction des gendarmes auxiliaires (C.I.G.A.) d'AUXERRE. Pendant les deux premiers mois ils reçoivent une formation militaire de base. Les troisième et quatrième mois sont réservés à un cycle d'instruction, comportant les connaissances nécessaires à leur emploi dans la gendarmerie de l'air. Ceux qui sont jugés aptes suivent conjointement le peloton d'élèves gradés. Les gradés et gendarmes détachés de la gendarmerie de l'air participent à la formation de base et dispensent l'instruction spécialisée de ces gendarmes auxiliaires.

Pendant toute la durée de stage, les gendarmes auxiliaires sont administrés par le C.I.G.A. Les dépenses correspondantes (soldes, alimentation, habillement, couchage...) sont ensuite remboursées à la D.G.G.N par la direction centrale du commissariat de l'air (D.C.C.A.), gestionnaire des chapitres concernés, par états de changement d'imputation à l'échelon central.

À l'issue de leur stage, ils choisissent leur brigade en fonction de leur grade et de leur classement. Ils sont mis pour emploi à la disposition du commandant de la gendarmerie de l'air et rejoignent leur affectation. Ils sont administrés comme les gendarmes de l'air suivant les principes de l'instruction n° 2409/903/DEF/DCCA/ORG/ADM/GEN/2 du 29 décembre 1978. Les pièces matricules et d'administration sont adressées au commandant de la gendarmerie de l'air par le C.I.G.A.

L'avancement a lieu dans les mêmes conditions que ceux de la gendarmerie départementale. Les propositions sont faites par les commandants de groupement et les nominations prononcées par le chef de corps. En matière disciplinaire et pénale ils répondent aux mêmes prescriptions et infractions que les autres gendarmes auxiliaires. Il en va de même pour les conditions générales d'emploi, les droits et devoirs, les missions générales, le commandement et l'exécution du service.

Ils sont mis en place sur certaines bases sensibles (bases des forces aériennes stratégiques en particulier) en renfort des brigades. Lorsqu'une telle base ne présente pas ces caractéristiques, il est mis en place une section de filtrage composée d'aviateurs. Celle-ci est une unité de l'escadron de base détachée pour emploi à la brigade de la gendarmerie de l'air (BGA). Le commandant de la BGA est responsable vis-à-vis du commandant de base : de l'instruction des filtreurs, de la bonne exécution du filtrage et de son contrôle. L'exercice de ces responsabilités lui donne pleine autorité sur le personnel mis à sa disposition en ce qui concerne l'organisation du service, le régime de travail et la discipline générale. Les sanctions éventuelles sont prononcées par le commandant de l'escadron de base sur la demande du commandant de la BGA. La section de filtrage est rattachée administrativement à l'escadron de base et gérée par le secrétariat des moyens généraux mais aussi le service d'administration du personnel. La section filtrage travaille en régime binaire c'est-à-dire : 7 jours de travail 24 heures sur 24, 6 jours et demi de repos à domicile et une demi-journée d'instruction militaire et de sport. Deux jours de permission sur droits sont décomptés par mois.

Après l'accomplissement de leur temps de service légal, les gendarmes auxiliaires qui veulent faire carrière dans la gendarmerie nationale et dont la candidature aura été agréée peuvent être maintenus, sur leur demande, en activité de service jusqu'à leur admission en qualité d'élève-gendarme, dans leurs unités d'origine. Les autres sont libérés et versés dans les réserves de la gendarmerie de l'air ou remis à la disposition des bureaux du service national où ils sont affectés dans les réserves de la gendarmerie nationale.

Les gendarmes auxiliaires constituent une part importante des effectifs.

II - 1 - 3 - L'importance des effectifs

Elle est faible comparée à ceux de la gendarmerie nationale et de l'armée de l'air tant aussi bien pour les officiers, sous-officiers ou appelés.

Sur la période de 1968 à 1990, les effectifs ont augmenté mais se sont stabilisés depuis onze ans. Ils ont progressé grâce à la mise en place de gendarmes auxiliaires, qui a permis de compenser la diminution en officiers, mais surtout en sous-officiers. Si le nombre d'officiers a baissé, cela n'empêche pas un plus grand nombre de lieutenants-colonels au détriment des chefs d'escadron. Actuellement les groupements sont commandés par des lieutenants-colonels, ce qui explique la très nette diminution de chefs d'escadron la suppression de postes de capitaines explique largement cette

baisse. En fait, il s'agit de la transformation de postes. La plus importante diminution concerne les sous-officiers et plus particulièrement les gendarmes. Les gradés (à l'exception des adjudants-chefs) ont vu leur nombre augmenter considérablement sans permettre de composer la "perte" de gendarmes. Si globalement les effectifs se sont grossis, ceci est dû à la venue des gendarmes auxiliaires qui s'est effectuée de façon inégale selon les régions. Toutefois, il faut noter une forte diminution de gendarmes auxiliaires en instruction (- 23,9 % entre 1979 et 1990).

Si globalement les effectifs sont en hausse, la répartition par région est inégale. La F.A.Tac. 1ère R.A. connaît une stabilité dans ses effectifs depuis 1958 (même parmi les gendarmes toujours autour de 120) et ce même avec l'arrivée de gendarmes auxiliaires. Il en va différemment pour la 2ème R.A.

**LA PLACE DE LA GENDARMERIE DE L'AIR AU SEIN DE LA GENDARMERIE
NATIONALE ET DE L'ARMEE DE L'AIR EN 1990**

EFFECTIFS DE LA GENDARMERIE DE L'AIR

<u>DESIGNATION</u>	<u>BUDGETAIRE</u>	
	1989	1990
<u>OFFICIERS</u>		
<u>GROUPE III</u>		
Colonel.....	1	1
<u>GROUPE II</u>		
Lieutenant- colonel.....	6	6
Chef d'escadron.....	1	1
<u>GROUPE I</u>		
Capitaine.....	5	5
....	2	2
Lieutenant.....	<hr/>	<hr/>
....		
<u>TOTAL OFFICIERS</u> (1,3 %)	15	15
<u>SOUS-OFFICIERS</u>		
<u>GRADES</u>		
Major.....	10	11
....	27	27
Adjudant- chef.....	50	50
Adjudant.....	115	114
....	<hr/>	<hr/>
....	202	202
Mdl- chef.....	577	577
....	<hr/>	<hr/>
<u>TOTAL</u>	779	779
<u>GRADES</u>		
<u>GENDARMES</u>		
....	10	10
<u>TOTAL SOUS-OFFICIERS</u> (68,4 %).....	22	22
....	38	38
....	278	274
<u>GENDARMES AUXILIAIRES</u>	<hr/>	<hr/>
....	348	344
Maréchaux des		

Logis.....	□□□□□□□□□□□□□□□□	□□□□□□□□□□□□□□□□
Brigadiers- chefs.....	1142	1138
Brigadiers.....		
.....		
Gendarmes auxiliaires.....		
TOTAL GENDARMES AUXILAIRES (30,3 %).....		
TOTAL		

COMPOSITION DE LA GENDARMERIE NATIONALE EN EFFECTIFS BUDGETAIRES

		<u>ACTIVE</u>		<u>CONTINGENT</u>
<u>TOTAL SECTION GENDARMERIE</u>				
Officiers	2 549			
Sous-officiers	73 371			
	<hr/> 77 920	+	10 342	= 88 262
<u>TOTAL HORS SECTION GENDARMERIE</u>				
Gendarmerie Maritime	917		276	
Personnel de la section commune	3			
Personnels hors budget (y compris secrétariat d'Etat à la mer)	1 212		427	
Gendarmerie de l'air	794		344	
	<hr/> 2 926	+	<hr/> 1 047	= 4 940
<u>TOTAL GENERAL</u>	80 846	+	11 389	= 92 235

REPARTITION HORS SECTION GENDARMERIE POUR LES MILITAIRES D'ACTIVE

Officiers : 15
Sous-officiers : 2 811

COMPOSITION DE L'ARMEE DE L'AIR

Officiers : 7 200
Sous-officiers : 50 000
Appelés : 35 000

92 200

LA GENDARMERIE DE L'AIR REPRESENTE :

- DANS LES EFFECTIFS DE LA GENDARMERIE NATIONALE

1,23 % dont 0,56 % des officiers
 1 % des sous-officiers
 3,02 % des appelés

- DANS LES EFFECTIFS DE L'ARMEE DE L'AIR

1,23 % dont 0,2 % des officiers
 1,55 % des sous-officiers
 0,98 % des appelés

- DANS LES EFFECTIFS HORS SECTION GENDARMERIE

23 % dont 13 % des officiers
 28 % des sous-officiers active : 27,6%
 33 % des appelés

<u>A TITRE DE COMPARAISON :</u>	ACTIVE	APPELES
- Gendarmerie Maritime	31,3 %	26 %
- Personnels de la section commune	0,1 %	
- Personnels hors budget	41 %	41 %

EVOLUTION DES EFFECTIFS SELON LES GRADES

	1968		1979		1990	
<u>Officiers</u>						
Colonel	1		1		1	
Lieutenant-colonel	3		3		6	
Chef d'escadron	6		6		1	
Capitaine	8		5		5	
Lieutenant	1		-		2	
	<hr/>		<hr/>		<hr/>	
	19		15		15	
<u>Sous-officiers</u>						
Major	-		10	) 199(+26 %)	11)
Adjudant-chef	28	)	27	) (+ 25,6 %)	27	) 202
Adjudant	39	) 158	49	) (+ 24 %)	50)
Mdl-chef	91	)	113	)	114)
Gendarme	668		591	(- 11 %)	577	(- 2,3 %)
	<hr/>		<hr/>		<hr/>	
	826		790	(- 4,35 %)	779	(- 1,39 %)

REPARTITION DES GENDARMES AUXILIAIRES

	1979	1980
<u>Groupement E.M.A.A.</u>		
PARIS AIR	-	36
C. I. G. A.	92	70
<u>Groupement 1ère R.A.</u>		
LUXEUIL	10)	12)
SAINT DIZIER	) 20 10 )	) 24 12)
<u>Groupement 2ème R. A.</u>		
BOURGES AVORD	17)	17)
TAVERNY	38)	40)
VILLACOUBLAY	-) 75	18) 75
CAMBRAI	10)	-)
CREIL	10)	-)
<u>Groupement 3ème R. A.</u>		
MERIGNAC	10)	13)
CAZAUX	17) 37	18) 43
MONT DE MARSAN	10)	12)
<u>Groupement 4ème R. A.</u>		
APT SAINT CHRISTOL	10)	14)
ISTRES	15)	23)
LYON MONT-VERDUN	17) 56	22) 72
ORANGE	10)	13)
SOLENZARA	4)	-)

Les officiers sont toujours au nombre de trois et le nombre constant de gendarmes auxiliaires a permis une hausse ainsi qu'un maintien des effectifs. Les sous-officiers sont beaucoup moins nombreux à cause de la diminution du nombre de gendarmes (1968 : 184 ; 1979 : 151 ; 1990 : 131). En fait il s'agit surtout de la fermeture des brigades du BOURGET, CREIL et MELUN. La 3ème R. A. n'appelle que peu de commentaires puisque le groupement connaît une relative stabilité dans ses effectifs et ce même pour les gendarmes. Le groupement de la 4ème R. A. connu la plus forte hausse grâce à un maintien du nombre de ses sous-officiers et une importante accrue de la présence de gendarmes auxiliaires dans quatre brigades. Les gendarmes sur la période de 1968 à 1990 sont toujours au nombre de 120.

Globalement, les effectifs de la gendarmerie de l'air augmentent malgré une forte baisse du nombre de gendarmes. Depuis onze ans ils demeurent identiques dans les quatre R. A. sauf pour la 2ème. Entre 1968 et 1979 les effectifs ont considérablement augmenté (notamment par la venue de gendarmes auxiliaires) mais de façon inégale selon les régions. Celles qui en ont le plus bénéficié sont dans l'ordre croissant la 1ère, la 2ème, la 3ème et la 4ème R. A. Enfin, il faut noter que le commandement et le groupement de l'E.M.A.A. ont renforcé de façon importante leurs effectifs.

L'expérience montre que l'indépendance d'action du personnel de la gendarmerie, garante de son efficacité, passe par son autonomie sur le plan des moyens, même les plus élémentaires.

II - 2 - L'administration du soutien logistique

Selon l'article 33 de la loi du 6 août 1955 le "département de l'air" gère les crédits afférents aux unités spécialisées que sont les forces de la gendarmerie de l'air. Les crédits figurent à la section air. Le décret du 8 juin 1956 prévoit que "les militaires des forces de gendarmerie de l'air bénéficient des avantages de toute nature accordés aux personnels de la gendarmerie nationale, notamment en ce qui concerne la solde, les indemnités et le logement". Les consignes particulières relatives à l'administration sont fixées par des instructions.

Les unités de la gendarmerie de l'air reçoivent application des textes généraux régissant les formations relevant de l'armée de l'air. Elles sont administrées par les unités désignées par l'état-major de l'armée de l'air, suivant les modalités faisant l'objet de l'instruction n° 2409/903/DEF/DCCA/ORG/ADM/GEN/2 du 29 décembre 1978.

L'administration du soutien logistique recouvre plusieurs domaines.

II - 1 - 2 - Soldes, indemnités et frais de déplacement

Les gendarmes de l'air reçoivent au point de vue soldes, indemnités et frais de déplacement, application des textes en vigueur dans la gendarmerie nationale. Ils sont pris en solde par la base aérienne de rattachement. Les règles d'allocation sont celles relatives à la rémunération, aux déplacements et aux transports des personnels militaires de l'armée de l'air. Les dépenses sont imputées sur les crédits prévus à cet effet dans la nomenclature de la section air. Les ressources nécessaires à la satisfaction des besoins du groupement de l'E.M.A.A. des unités régionales et locales sont comprises dans les allocations consenties à la base de rattachement. Celle-ci assure en outre, l'entretien des militaires non officiers de la gendarmerie de l'air dans les mêmes conditions que pour les sous-officiers de l'armée de l'air. Dans le budget de fonctionnement des bases sont inclus les fonds nécessaires à la vie des brigades et pour certaines à celle des états-majors. Par ailleurs, il supporte les frais inhérents à la fourniture de l'eau dans les logements familiaux selon les modalités et les normes fixées.

L'armée de l'air assure l'habillement des gendarmes de l'air.

II - 2 - 2 - L'habillement

La tenue des militaires de la gendarmerie de l'air est définie dans l'instruction relative à la tenue des personnels de l'armée de l'air. Il s'agit en l'occurrence de l'instruction n° 2000/DEF/DCCA/MAT/2 du 25 mai 1989 relative aux dotations en effets habillement et articles d'équipement réalisés par le commissariat de l'air.

Les officiers sont en ce qui concerne leur habillement, soumis au même régime que les officiers de l'armée de l'air. Ils réalisent à leurs frais les tenues inhérentes à l'état d'officier et ils ont accès aux cessions consenties à titre onéreux. Ils peuvent bénéficier de prêts d'effets d'habillement et d'articles d'équipement lorsque de telles dispositions sont prévues en faveur des officiers. Depuis la "grogne de 1989", il existe en gendarmerie une prime d'habillement. Celle-ci a été étendue aux officiers, même ceux de la gendarmerie de l'air. Les militaires non officiers perçoivent les effets et les articles selon les normes précisées par l'instruction du 25 mai 1989 qui en fixe les dotations. Les opérations de distribution et de renouvellement ou d'entretien sont assurées dans les mêmes conditions que pour les sous-officiers de l'armée de l'air. Des aménagements éventuels sont possibles pour le service particulier assuré par les bénéficiaires.

Les officiers et sous-officiers revêtent la même tenue que leurs homologues de l'armée de l'air avec les attributs de la gendarmerie départementale (insignes de garde et insigne de poitrine). Les gendarmes auxiliaires portent également la tenue des aviateurs mais conservent leurs galons bleus. Comme dans la gendarmerie maritime, tous les personnels sont coiffés de la casquette. Depuis 1990, la gendarmerie de l'air à quatre femmes gendarmes. Elles sont "coiffées" de la toque avec un galon d'élite et les ailes de la casquette.

L'insigne officiel de la gendarmerie de l'air est composé d'un fond d'insigne et d'un écu distinctif amovible. Le fond de couleur argentée représente un bouclier marqué d'un glaive et d'une couronne civique, surmonté d'un heaume. L'écu distinctif amovible est : d'azur à une grenade d'argent bordée de deux ailes d'argent stylisées. Cet écu groupe les symboles évoquant la gendarmerie de l'armée de l'air, la gendarmerie de l'air, partie intégrante de la gendarmerie nationale, étant spécialisée dans son emploi et mise à la disposition de l'armée de l'air. L'AZUR a toujours été la couleur de l'habit de la maréchaussée et de son héritière, la gendarmerie. LA GRENADE d'argent, insigne de prestige réservée initialement aux seules unités d'élite, est un attribut distinctif de la gendarmerie depuis 1792. C'est en effet par décret du 30 septembre 1792 que la convention nationale accorde aux grenadiers gendarmes un drapeau orné d'une grenade à chacun de ses angles. En avril 1798, la grenade fit son apparition sur le retroussis des habits et sur la housse des chevaux. LES AILES d'argent stylisées rappellent l'armée de l'air. Créé en 1946, il porte le numéro d'homologation G-2170 du 15 juillet 1968.

Pour permettre à la gendarmerie de l'air d'assurer correctement ses missions, l'armée de l'air fournit les matériels nécessaires.

II - 2 - 3 - Les matériels

De façon générale, les matériels détenus par les unités sont pris en compte par les bases aériennes de rattachement. Les officiers ou sous-officiers, commandant les unités, sont constitués détenteurs dépositaires de ces matériels. Outre les dotations normalement attribuées aux personnels de l'armée de l'air en fonction de leur spécialité, les gendarmes de l'air bénéficient d'une dotation soit individuelle, soit collective.

Les besoins des unités exprimés par les bases aériennes de rattachement en même que leurs propres besoins selon les modalités fixées.

Il s'agit du matériel courant dans l'armée de l'air comme le mobilier, les photocopieurs, les véhicules... Cependant lorsqu'il s'agit de matériels spécifiques à la gendarmerie, ceux-ci sont exprimés par le commandant de la gendarmerie de l'air auprès de la direction centrale du commissariat de l'air. Par "matériel gendarmerie", il faut comprendre tout ce dont le gendarme a besoin pour oeuvre : menottes, barrage, herse, système radio (le saphir). Pour l'achat il faut l'accord de l'armée de l'air (plus particulièrement de la D.C.C.A.). Le commandement de la gendarmerie de l'air donne tous les éléments nécessaires et se raccroche au marché de la D.G.G.N. La gendarmerie achète et l'armée de l'air finance. Comme il s'agit de matériels spécifiques, la maintenance l'est aussi. Un protocole d'accord est alors conclu entre l'armée de l'air et la D.G.G.N. Tel est le cas pour le système radio saphir. La gendarmerie de l'air est alors en liaison avec le groupement du département. Pour tous les petits matériels, il existe deux possibilités. La première, consiste à passer un marché direct par la D.C.C.A. auprès des fournisseurs. Il s'agit en l'occurrence des menottes, gants de motards, ceintures de motards... qui sont entreposés à EVREUX. La seconde est le rattachement à un marché avec la D.G.G.N. comme par exemple pour les étuis de pistolet avec dégraissage rapide. Lorsque la mise en place de ces matériels n'intervient pas immédiatement, l'établissement ravitailleur du commissariat de l'air n° 782 d'EVREUX est chargé de leur stockage. De même en cas de dissolution d'une unité, les matériels spécifiques dont elle était pourvue sont réservés à cet établissement par la base aérienne de rattachement. Les matériels entreposés de la sorte sont à la disposition du commandant de la gendarmerie de l'air qui indique à la D.C.C.A. la destination à leur donner lorsque des mouvements se révèlent nécessaires.

En matière de véhicules, il existe trois grands types. Pour la "servitude routière", il s'agit de petits véhicules (4 L, 205...) mis en place par l'armée de l'air. Le commandant de brigade effectue sa demande auprès du commandant de la base. Pour les véhicules spécifiques à la gendarmerie comme les trafic ou les BX break diesel, il faut réaliser une demande auprès de l'armée de l'air. Enfin, il en va de même pour l'achat des motos, dont l'entretien est assuré par un atelier régional de la gendarmerie.

Les gendarmes de l'air bénéficient de certaines indemnités pour l'alimentation et la gratuité du logement.

II - 2 - 4 - Alimentation et logement

En matière d'alimentation, les gendarmes de l'air ont droit soit à l'indemnité pour charges aéronautiques, soit à l'aide financière de l'état dans les mêmes conditions que les personnels de l'armée de l'air. Il en est ainsi car ils sont pris en compte pour le budget air.

Les officiers, gradés et gendarmes bénéficient d'une concession de logement par nécessité absolue de service. Ils peuvent donc prétendre à la gratuité de celui-ci. Les règles de concession tiennent compte de la composition de la famille et du grade. Il n'est pas possible d'appliquer les règles de la gendarmerie et notamment celle du casernement.

Les pensions des militaires de la gendarmerie de l'air et de leurs ayants cause relèvent des attributions des services compétents du ministère de la défense "Terre".

Les forces de la gendarmerie de l'air, partie intégrante de la gendarmerie nationale, sont spécialisées dans leur emploi et mises à la disposition exclusive de l'armée de l'air qui gère les crédits afférents à ces unités. Les gendarmes de l'air exercent donc des attributions et missions comme leurs homologues mais plus particulières au profit de l'armée de l'air.

CHAPITRE 3 - LES ATTRIBUTIONS ET LES MISSIONS DE LA GENDARMERIE DE L'AIR

Elles sont prévues dans le décret du 8 juin 1956 et les instructions d'application des 13 et 24 décembre 1956. La gendarmerie de l'air est placée pour l'emploi auprès de l'armée de l'air. Quel que soit le lieu où ils exercent leurs fonctions, les gendarmes de l'air sont placés directement sous les ordres de leurs chefs hiérarchiques. Toutefois, pratiquement, le commandant de base ou de l'établissement peut employer directement la brigade (qui rend compte au commandant de groupement) dans le cadre des attributions dévolues à la gendarmerie.

La gendarmerie de l'air exerce sa compétence territorialement définie à l'égard des personnes pour emploi auprès des autorités de l'air. Les conditions d'exécution du service et les rapports avec les autorités sont bien déterminés.

III - 1 - La compétence de la gendarmerie de l'air

La gendarmerie de l'air exerce normalement ses activités sur les emprises de l'air ; mais compte tenu de l'objet même de ses activités, des personnes et des biens auxquels elle s'intéresse, elle peut être amenée à déborder le périmètre des bases et établissements. A l'intérieur des bases et établissements et dans le périmètre des abords immédiats, la gendarmerie de l'air agit de son propre chef. En revanche, lorsqu'elle prolonge, en cas de besoin, son action au delà de ce périmètre, elle intervient le plus souvent en liaison avec la gendarmerie départementale. Cette compétence définie territorialement, s'exerce à l'égard de nombreuses personnes.

III - 1 - 1 - La compétence territoriale

Les gendarmes de l'air exercent leur action plus particulièrement dans les bases, installations, et établissements de l'armée de l'air et d'une façon générale "dans tous les lieux ou établissements dont la sûreté est confiée à l'armée de l'air". Ils opèrent normalement dans les empires ou circonscriptions du domaine de l'air définies par le général commandant la région aérienne et précisées aux commandants de brigade par l'officier commandant le groupement. Ainsi un commandant de région aérienne pourra demander qu'une brigade étende ses missions de surveillance et de police à tel ou tel terrain ou établissement, lequel peut ne pas relever du commandant de base sur laquelle la brigade est implantée. Dans l'entreprise d'une base, d'un établissement ou d'un point sensible de l'armée de l'air, le service de la brigade ne connaît aucune restriction. Cependant, il doit être tenu compte des procédures particulières prévues pour pénétrer dans les lieux tenus par des unités relevant directement des autorités gouvernementales.

Selon le décret du 8 juin 1956, les conditions d'exécution des missions propres au "département de l'air", hors de l'entreprise des bases, et qui entrent à la fois dans les attributions de la gendarmerie de l'air et de la gendarmerie départementale, sont précisées par une instruction particulière. L'instruction d'application de l'E.M.A.A. mentionne que l'action de la gendarmerie s'étend "aux abords immédiats" des bases, mais ne les définit pas. La profondeur de cette zone ne peut pas être définie réglementairement, en raison de la compétence territoriale de la gendarmerie départementale dans les domaines judiciaire et administratif sur l'ensemble du territoire. Toutefois, il est possible d'admettre que par "abords immédiats", il faille entendre la portion de terrain non militaire entourant l'emprise militaire qu'il est nécessaire de bien connaître et de surveiller pour assurer convenablement la sûreté des matériels et du personnel et permettre à la formation d'exécution sa mission. Sont à englober dans ce périmètre :

- le zone d'approche délimitée par :
 - * les emplacements des appareils d'aide à la navigation
 - * la portion du terrain survolé à basse altitude au moment de l'envol et de l'atterrissage.
- les voies d'accès de toute nature dans la limite où leur utilisation peut constituer un danger pour le point sensible
 - les détails du terrain commandant la défense,
 et dans la plupart des cas, toutes les parties du terrain couramment appelées "zone de défense rapprochée" ou encore "zone de défense renforcée".

Il importe donc que le personnel de la brigade acquière une bonne connaissance des lieux en vue d'interventions rapides et utiles, en cas d'incidents ou d'accidents. Le commandant de brigade est amené à prescrire périodiquement des reconnaissances pour préparer son action avec toute l'efficacité désirable. Généralement, le procureur de la république définit ce que recouvrent ces "abords immédiats". Dans certains cas, il pourrait en résulter des "conflits" comme par exemple à APT. En effet, cette base se situe sur trois départements différents, le Vaucluse, les Alpes de Haute Provence et la Drôme, et donc relève de trois tribunaux de grande instance différents, situés chacun dans le ressort de cours d'appel distinctes. Faut-il considérer l'enceinte de la base aérienne et toutes les zones de lancement comme un tout ou différencier l'enceinte des zones selon leur situation ?

L'action de la gendarmerie de l'air "peut exceptionnellement être prolongée au delà de ces limites lorsqu'elle s'applique à des domaines qui relèvent exclusivement du contrôle de l'air". Dans ces limites sont compris tous les lieux particuliers de travail ou l'activité de l'armée de l'air tels que terrains de secours, installations, magasins (qui constituent des points sensibles), centres d'habitation ou de repos. Au delà de ces limites, cela concerne toute affaire en rapport avec la sûreté ou les intérêts de l'armée de l'air (personnels et matériels) ou d'investigations judiciaires dans le cadre de l'article 18 du code de procédure pénal, ou encore en cas de force majeure (article 309 du décret organique). Il s'agit en l'occurrence d'accidents ou incidents aériens militaires en dehors de l'emprise et des abords immédiats ; d'accidents ne mettant en cause que du personnel ou du matériel de l'armée de l'air à l'extérieur des bases, du convoyage de matériel sensible ou de manifestations aériennes militaires.

Les gendarmes de l'air exercent leurs compétences sur un "territoire" bien délimité à l'égard des personnes.

III - 1 - 2 - La compétence vis-à-vis des personnes

L'action de la gendarmerie de l'air s'exerce à l'égard de toutes les personnes civiles ou militaires qui se trouvent sur la base aériennes ou établissements et éventuellement hors des domaines de l'air. A l'extérieur elle ne doit s'exercer qu'à l'égard des militaires de l'armée de l'air. Cependant, elle peut être chargée d'enquêtes à caractère administratif concernant le personnel employé par l'armée de l'air ou leur familles.

Dans le domaine de la police militaire, cette action se manifeste par une surveillance continue, dont le but est de prévenir les infractions mais aussi de les réprimer. La gendarmerie de l'air intervient notamment en matière de circulation automobile militaire. Une surveillance en gare S.N.C.F. peut être assurée à l'arrivée ou au départ des contingents.

En matière de police judiciaire, cette action se manifeste par la constatation des crimes et délits de droit commun ou ceux prévus au livre III du code de justice militaire. la recherche de leurs auteurs ou complices et de l'exécution de réquisitions, prescriptions ou modifications émanant des magistrats de l'ordre judiciaire.

La compétence dévolue à la gendarmerie de l'air s'exerce au profit des autorités de l'armée de l'air.

III - 2 - L'emploi par les autorités de l'Air

"Les autorités qui emploient les militaires de la gendarmerie de l'air fixent leur mission compte tenu des effectifs dont ils disposent dans le cadre des attributions normales de leur spécialité". A chaque échelon de la hiérarchie, les attributions des gendarmes de l'air de tous grades sont définies par les règlements de la gendarmerie. Les officiers, aux différents échelons, déterminent sous leur responsabilité les modalités d'exécution des missions qui leur sont confiées. Le commandement air qui dispose de la gendarmerie pour emploi agit sur celle-ci dans le cadre des activités militaires de brigades, par des missions, des réquisitions ou des demandes de concours. La mise en oeuvre de la gendarmerie est liée à son mode d'action qui comprend le service ordinaire et le service extraordinaire.

III - 2 - 1 - Le service ordinaire

Les consignes à faire appliquer sont soumises à l'approbation du commandant de la gendarmerie de l'air. Selon l'instruction sur l'emploi de la gendarmerie de l'air, le commandant de base définit les consignes propres à assurer la sécurité des installations militaires et la surveillance des personnels. La gendarmerie intervient normalement de sa propre initiative dans le cadre ainsi fixé en recherchant avant tout un effet préventif. Ce service ordinaire trouve son efficacité grâce à une présence permanente des gendarmes de l'air ; à la surveillance de jour et de nuit (patrouilles préparées ou inopinées, tournées...) ; la recherche judicieuse du renseignement ; la connaissance des lieux et des gens de la garnison. Cette efficacité se réalise aussi grâce aux liaisons avec les commandants d'unités, les chefs de service, les unités de gendarmerie voisines, les autorités locales judiciaires et civiles.

Ce service, quand il a trait à la police militaire, est commandé en fonction de renseignements recueillis par la brigade ou communiqués par les autorités. Des indications complémentaires éventuelles sont fournies par le commandant de base.

Lorsque la gendarmerie se trouve en présence d'une violation de la loi, des règlements ou des consignes, elle exerce alors une action répressive.

Le service ordinaire s'opère journalièrement sans qu'il soit besoin d'aucune réquisition de la part des autorités. Une réquisition est nécessaire pour le service extraordinaire.

III - 2 - 2 - Le service extraordinaire

C'est celui que la brigade exécute lorsqu'elle défère aux réquisitions et demandes de concours verbales ou écrites ou accomplit la mission particulière confiée par le commandant de base dans le cadre légal des attributions de la gendarmerie.

Les missions sont données principalement dans le cas où la gendarmerie doit concourir à la protection de la base.

Les réquisitions sont employées par le commandant de base aux fins d'assurer des missions exceptionnelles, escortes de fonds ou de convois sensibles. L'avis est toujours demandé au commandant de la gendarmerie de l'air (ou du groupement) avant exécution.

Lorsqu'une enquête judiciaire doit être menée selon la procédure du flagrant délit, l'OPJ pourra solliciter préalablement, si nécessaire, réquisition du chef d'établissement (article 53 du code de procédure pénale).

Les demandes de concours permettent au commandant de base d'orienter l'action de la brigade en fonction des nécessités locales du moment (exploitation du renseignement, enquête sur un fait précis).

Sauf urgence, le commandant de brigade dispose de la possibilité de faire jouer le droit de représentation.

Toutes les missions s'effectuent en uniforme, ouvertement et sans manœuvre détournée ; aucune mission d'ordre politique ou occulte ne peut lui être confiée. La gendarmerie de l'air dans l'exécution de son service est amenée à recueillir bon nombre de renseignements. Ceux-ci lui sont d'abord utiles pour mener à bien ses propres enquêtes, certains d'entre eux concernant la sûreté générale intéressent le commandant de base. Ils lui sont communiqués, à la diligence du commandant de brigade, sous la forme la mieux appropriée (procès-verbal, rapport écrit ou communication verbale).

La gendarmerie de l'air exécute ces deux types de service tout en ayant des rapports avec différentes autorités.

III - 3 - Les conditions d'exécution du service et les rapports avec les autorités

Le gendarme de l'air conserve toutes les attributions et prérogatives que lui confère le statut de gendarme. Il utilise les mêmes méthodes ou procédures afin que ses actes, notamment ses écrits de service, aient l'intégralité de la force probante que leur confère la loi. De plus, il travaille en liaison avec les personnels de la gendarmerie départementale, ce qui lui apporte une aide ou un prolongement d'action sur le plan local et augmente ses possibilités par l'exploitation des moyens ou organismes spéciaux. Aussi loin de constituer des îlots territoriaux à compétence limitée, les brigades de gendarmerie de l'air s'insèrent dans la trame générale tendue sur tout le territoire de la gendarmerie départementale.

III - 3 - 1 - Le service d'ordre

Des pelotons de gendarmerie de l'air peuvent éventuellement, dans le cadre de mesures planifiées ou non, être dépêchés sur une base pour participer à un service d'ordre. Exceptionnellement, en matière de maintien de l'ordre sur le domaine de l'air, ils sont appelés à renforcer une (ou des) unité de gendarmes mobiles requise à cette fin.

La gendarmerie de l'air intervient beaucoup plus en matière de surveillance et de protection.

III - 3 - 2 - La surveillance et la protection des installations de l'Armée de l'Air et de leurs abords

Dans les emprises air et dans la zone de leurs abords, le rôle de la brigade est de prévenir toute menace ou risque contre la sûreté immédiate de la base. Sa mission fondamentale est la surveillance générale de la "circonscription" (base et abord) en vue d'assurer la "sûreté protection" du domaine de l'air. Leur fonction habituelle comporte des rondes et patrouilles de jour et de nuit, internes et externes mais alors limitées à la zone de défense rapprochée de la base et des points sensibles. Elle assure des postes de filtrage momentanés aux entrées, sauf sur les bases F.A.S où ils sont permanents. Elle instruit et contrôle les personnels appelés à effectuer le filtrage. Les gendarmes de l'air surveillent les mouvements de matériels et s'assurent qu'ils sont réguliers. Ils peuvent procéder à la fouille du personnel aux heures de sorties et aux issues, en cas de recherches ou d'enquêtes l justifiant. Ils interdisent l'entrée des établissements, ateliers, magasins, avions, à toute personne non autorisée. Les individus non munis d'une autorisation et découverts dans les installations de l'air, sont appréhendés et présentés le plus tôt possible au commandant de la base ou de l'établissement.

Les gendarmes de l'air circulent librement dans toutes les parties des bases et établissements de l'armée de l'air. Ils évitent de circuler dans les locaux où le maintien de l'ordre et la discipline du travail sont assurés par des autorités responsables. Toutefois, ils peuvent pénétrer dans tous les locaux dans certains cas : quand ils agissent en qualité d'OPJ ; lorsque des raisons de service les y appellent ou qu'un danger est à craindre à l'intérieur de ces locaux ; à la requête d'un agent compétent ; en cas de poursuite d'un délinquant. Ils doivent faire appliquer les lois, décrets et arrêtés concernant la police générale des bases et établissements mais aussi les consignes générales d'emploi arrêtés par les autorités de l'air et approuvées par le commandant de la gendarmerie de l'air.

Tout ceci se traduit par des ordres du commandant de brigade à ses subordonnés (bulletins de service), des comptes rendus au commandant de base et à la hiérarchie gendarmerie de l'air.

La mission de surveillance implique automatiquement une seconde mission : la recherche du renseignement. Les deux sont indissociables. L'efficacité de la "sûreté protection" repose sur une connaissance approfondie des lieux et des gens. Les lieux sont faciles à surveiller car leur superficie est relativement restreinte et les points sensibles très localisés. Par contre, connaître le milieu humain est plus délicat, car les bases sont de "véritables villes" dont la population est "flottante" (militaires du contingent, ouvriers des entreprises civiles travaillant pour l'armée de l'air, visiteurs...). La gendarmerie parvient à connaître ce milieu par le classique procédé des identifications systématiques appliqué à toute personne devant séjourner sur la base. L'exploration méthodique des emprises de l'air et les contacts répétés avec leur "garnison" permettent aux gendarmes de l'air d'être au courant de ce qui se passe sur la base, de vérifier la bonne application des dispositions d'ordre général? Ils peuvent ainsi orienter leur surveillance et éventuellement la répression.

La gendarmerie de l'air assure comme ses homologues de la départementale des missions de police extrêmement nombreuses et variées.

III - 3 - 3 - Les missions de police

La gendarmerie de l'air participe dans le cadre des dispositions du service de garnison, à la police militaire sur les bases et leurs abords ainsi que dans les localités voisines. Elle intervient lorsque les fautes relèvent du code de justice militaire pour faire respecter la discipline. Les gendarmes de l'air sont qualifiés pour recherche et arrêter les insoumis, déserteurs, absents irréguliers et les conduire à leur corps. Ils procèdent à toutes les enquêtes administratives militaires qui leur sont demandées par le commandant de base ou les autorités médicales militaires. Outre les infractions du code de la route, ils ont qualité pour relever par fiches les violations des règles de la circulation automobile militaire. Ils relèvent également par fiche d'infraction, les manquements aux ordres de commandement. Il ne peut pas être demandé à la gendarmerie d'escorter un soldat des locaux disciplinaires à un hôpital, la seule présence d'un gendarme conférerait à ce service le caractère d'un transfert judiciaire. De même, un gendarme n'a pas à intervenir pour veiller à l'application des consignes émanant du commandant de base, relatives à la vie courante (fermeture des armoires par exemple).

La police judiciaire est exercée selon les règles du code de procédure pénale sur le territoire métropolitain et les départements d'outre-mer. Elle est exercée selon les règles de droits particulières dans les territoires français d'outre-mer et autres lieux d'implantation des brigades de la gendarmerie de l'air d'outre-mer.

Le directeur de la police judiciaire est le procureur de la république du tribunal de grande instance sur le territoire duquel l'infraction est commise. Ce magistrat est avisé par le commandant de brigade de tous crimes et délits constatés, dénoncés ou objet d'une plainte. Lorsqu'une infraction pénale est commise, quelque soit le lieu, par des militaires (ou assimilés), pendant et en relation avec le service, ou si elle est prévue par le livre III du code de Justice militaire, le commandant de brigade en avise le procureur de la république de la juridiction spécialisée de la cour d'appel compétente.

Les diverses modalités à appliquer dans les investigations à mener, l'information à donner aux autorités et les règles relatives à l'envoi des procédures doivent être respectées.

Les règles textuelles comportent plusieurs conséquences.

Tout d'abord, les militaires de la gendarmerie de l'air se saisissent de toute enquête relative à des infractions de droit commun ou du livre III du code de justice militaire dont ils ont connaissance ou dont ils reçoivent les plaintes et qui surviennent dans les limites de leur compétence territoriale.

Ensuite, ils sont habilités à relever, dans le cadre de la compétence territoriale générale de la gendarmerie (donc quel que soit le lieu où ils se trouvent), toutes les infractions dont ils sont témoins. S'ils appréhendent un délinquant surpris en flagrant délit de vol, d'homicide ou de tout acte violent à l'extérieur des bases aériennes et en dehors d'investigations propres aux enquêtes dont ils sont déjà saisis, ils procèdent aux mesures conservatoires traditionnelles. Ils dressent un procès-verbal renseignant sur leur intervention et remettent l'auteur à la brigade de gendarmerie territorialement compétente contre décharge écrite.

Enfin, les procès-verbaux établis en vertu d'une commission rogatoire ne donnent jamais lieu à une expédition à une autre autorité que celle dont elle émane (secret de l'instruction - article 11 C.P.P.).

Dans l'exercice de la police judiciaire, les militaires de la gendarmerie ne relèvent que de leurs chefs hiérarchiques et ils sont placés sous le contrôle de la chambre d'accusation qui saisit, s'il en est besoin, le procureur général ou son Président. Les gendarmes de l'air sont amenés à s'entretenir directement avec les autorités judiciaires locales.

La police administrative concerne des missions que les gendarmes exécutent par délégation des autorités centrales ou territoriales détenant le pouvoir réglementaire. Elles recouvrent un domaine très vaste qui a pour but de régler les problèmes de la vie quotidienne des citoyens afin que le bon ordre règne. L'une des plus importantes est celles de la police de la circulation qui implique le commandement en raison du pouvoir de réglementation qu'il détient sur le domaine militaire.

Les routes d'une base ne sont pas considérées comme voies ouvertes au public car leur accès est soumis à l'autorité militaire. Il n'en est pas de même des axes sur les camps militaires non clos.

Les gendarmes de l'air relèvent les infractions au code de la route commise sur les bases aériennes. Elles sont de deux types.

D'une part des infractions sont commises par tous les usagers. Les contraventions concernent les infractions aux règlements militaires et aux ordres du commandement. Elles font l'objet de fiches adressées au commandant de base seulement. Elles doivent alors se traduire soit par des avertissements d'ordre disciplinaire, soit par des retraits du "laissez-passer" s'il s'agit de manquements aux règles relatives aux équipements. Les gendarmes de l'air peuvent procéder à des immobilisations en raison du danger présenté et ce jusqu'à cessation de l'infraction. Les délits, quels qu'ils soient, sont relevés par procès-verbaux établis par la gendarmerie de l'air et adressés au procureur de la république local, qu'il surviennent en service ou hors service (ivresse, défaut d'assurance, refus de se soumettre au dépistage, délit de fuite, refus d'obtempérer...).

D'autre part, des infractions sont commises par les civils de passage. Les contraventions concernent les fautes graves de conduite entraînant le retrait immédiat du "laissez-passer" par les gendarmes. Le véhicule est alors gardé sur le parking extérieur. Si des carences sont relevées aux équipements, l'immobilisation est prononcée jusqu'à cessation de l'infraction. Tous les délits sont relevés par procès-verbaux adressés au Procureur de la république local.

Pour des infractions au code de la route commise par des militaires avec des véhicules militaires à l'extérieur des établissements, la gendarmerie de l'air relève les infractions génératrices d'accidents et contraires aux règles de conduite. Les procès-verbaux sont adressés aux procureurs de la république compétents avec copie aux commandants des bases aériennes. Il en est ainsi pour les refus de priorité, l'ivresse ou l'état alcoolique. Pour les autres infractions, elle établit des fiches de contrôle qui sont adressés aux commandants de région aérienne et, pour information, aux commandants de base. Les autres services de police ont toute autorité pour relever les infractions qu'ils constatent (gendarmerie départementale, gendarmerie mobile, C.R.S., police d'Etat...)

Pour l'équipement, la gendarmerie de l'air ne procède qu'à l'établissement de fiches de contrôle, lesquelles ont les mêmes destinataires que ceux des règles de conduite. Les autres services de police ont cependant toute latitude pour sanctionner par procès-verbaux les carences constatées. Chaque fois que le défaut d'équipement réglementaire est susceptible d'entraîner un accident (défaut de feux, de freins, pneus usés...) il est procédé à une immobilisation jusqu'à cessation de l'infraction.

Pour les engins spéciaux, il n'est pris aucune mesure particulière à moins qu'ils ne constituent ponctuellement un danger pour les usagers.

Mis à part l'état de nécessité urgente de remplir une mission particulière en relation directe avec le service, les infractions relevées au stationnement sous la forme de timbre amende sont à la charge des conducteurs, qu'ils soient appelés du contingent ou de carrière. Si le stationnement illicite est commis pour des raisons impératives de services, il revient alors au chef de corps d'adresser au procureur de la république local le volet cartonné signifiant l'amende, renseigné par le conducteur, accompagné d'une lettre justificative du commandant d'unité.

La spécialisation de la gendarmerie de l'air joue particulièrement "lorsqu'il s'agit de la constatation des accidents aériens militaires, de la police des aérodromes, de la navigation aérienne ou de sa participation aux enquêtes civiles ou judiciaires mettant en cause des aéronefs militaires et d'une manière générale dans toutes les affaires où sont en cause les intérêts de l'armée de l'air". La gendarmerie de l'air constate tous les accidents d'aviation survenus sur les bases où elle est installée ou dans les abords immédiats. A l'extérieur, les constatations sont faites par les unités territoriales de gendarmerie de l'air qu'elles doivent obligatoirement avertir lorsqu'il s'agit d'appareils militaires français ou étrangers. Elle peut être amenée à collaborer à la garde des appareils militaires accidentés. Ainsi apparaît la nécessité, pour la gendarmerie de l'air, de posséder une certaine technique qui lui permet d'agir là où un gendarme averti des "choses de l'air" rencontrerait des difficultés.

Ainsi déterminé le domaine de la police administrative est encore plus vaste que celui de la police judiciaire.

De par la nature de son service, la gendarmerie de l'air est amenée à entretenir certaines relations par liaisons ou correspondance avec différentes autorités.

III - 3 - 4 - Les rapports avec différentes autorités

Sur la base, elle assure des rapports avec les commandements et services. En dehors, elle a des contacts avec les magistrats, les unités de gendarmerie départementale, des transports aériens ou maritimes, les organismes de police, les autorités administratives. Ainsi, la gendarmerie départementale doit, en particulier, d'initiative ou sur demande, prendre à sa charge des missions qui incombent à la gendarmerie de l'air. Cette intervention se justifie par l'insuffisance des moyens, son éloignement ou l'urgence.

Les gradés entretiennent donc une correspondance sur deux plans :

- l'une verticale, entre les divers degrés propres à la hiérarchie de la gendarmerie de l'air, qui dirige et contrôle le service
- l'autre horizontale, avec les autorités de l'air auprès desquelles ils sont placés pour emploi, ainsi que certaines autorités judiciaires ou administratives.

Dans la pratique, des relations privilégiées entre le commandant de base et le commandant de brigade.

Pour des faits sanctionnés pénalement qui se déroulent sur le domaine de l'armée de l'air avec du personnel de celle-ci, relevant du commandant de base, deux hypothèses peuvent être envisagées :

* Si les faits sont portés à la connaissance du commandant de base en premier. Il est souhaitable que le commandant de base appelle le commandant de brigade et donne des ordres pour qu'aucune action ne soit entreprise qui puisse gêner le déroulement de l'enquête. En effet, les lieux doivent être gardés en l'état, les personnes soupçonnées et les témoins doivent rester à la disposition de la gendarmerie. Des mesures sont prises pour que ces personnes ne puissent pas communiquer entre elles.

Il est absolument nécessaire que le commandant de brigade soit avisé des faits dès qu'ils sont connus et ce dans un double but. D'efficacité d'abord car le temps efface très vite tout ce qui peut être constaté et amené les témoins à modifier sans qu'ils s'en rendent compte eux-mêmes, leurs déclarations. D'information du procureur de la république ensuite, afin que ce dernier confie l'enquête initiale à la gendarmerie de l'air plutôt qu'à un autre service de police. Par ailleurs, il faut souligner que le commandant de base, le gendarme, le procureur de la république, peuvent avoir une vision des faits totalement différente. Ce qui paraît "hors du commun" pour le premier est souvent "courant" pour le dernier.

* Si les faits sont portés à la connaissance de brigade en premier. Il rend compte immédiatement au commandant de base, avise le procureur de la république et entreprend l'enquête.

Dans le deux cas, il importe de laisser au commandant de brigade la maîtrise des opérations judiciaires. Tout acte devant figurer dans la procédure (audition, perquisition, saisie, photographie...) doit être effectué par les seuls gendarmes et sous la seule responsabilité du directeur de l'enquête. Seul le directeur doit aviser le procureur de la république et lui donner des informations conformément aux prescriptions de code de procédure pénale.

Si le commandant de base prenait contact directement avec le procureur, celui-ci serait amené à douter des capacités des gendarmes à répondre à son attente. Une enquête risquerait d'être menée sur la base par des membres d'autres services de police qui ne seraient pas toujours tenus de l'informer de la suite de l'enquête.

Pour les relations dans le service ordinaire, les conditions dans lesquelles la brigade doit exécuter ses missions sont rassemblées dans les "consignes d'emploi". Etablies par le commandant de groupement, visées par le commandant de la gendarmerie de l'air, elles constituent le cadre dans lequel le commandant de base peut donner des missions à la brigade. Cependant, le bon emploi de la brigade relève autant des bonnes relations entre le commandant de base et son commandant de brigade que des consignes. Le commandant de brigade se trouve en prise directe avec le commandant de base. Souvent ce dernier considère la brigade comme son "bien" et son chef comme l'un de ses subordonnés. Ceci n'est que partiellement vrai. En effet à la différence des chefs de service et de moyens - qui exercent une responsabilité- à caractère exclusivement militaire vis-à-vis d'un seul chef hiérarchique - le commandant de brigade est un sous-officier qui exerce des prérogatives à caractère mixte (civil et militaire). Il reçoit des missions d'autorités différentes que seul il peut traduire en ordres dont il aura à répondre vis-à-vis de sa hiérarchie gendarmerie. Aussi est-il souhaitable que le commandant de base convie le commandant de brigade aux réunions des chefs de moyens. Cela lui permet une meilleure prévention du service et éventuellement, si nécessaire, de faire appel à son commandant de groupement qui apportera conseils ou moyens complémentaires. Il doit y avoir des rapports privilégiés afin que le commandant de brigade puisse informer, donner son avis ou conseil mais aussi obtenir des orientations.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES

- Général BESSON et Pierre ROSIERE : "Gendarmerie Nationale" - Editions Xavier RICHER - Vilo - PARIS, 1982
- CHEVALLIER Jean Jacques : "Histoire des institutions et des régimes politiques de la France de 1789 à nos jours" - Dalloz - 1981
- Colonel COULIN : "Historique et traditions de la Gendarmerie Nationale" - Ecole des Officiers de la Gendarmerie Nationale - 1954
- DIAMANT-BERGER Marcel et DE CRUZEL Camille : "Huit siècles de Gendarmerie" - Editions Larrieu -Bonnel - TOULOUSE, PARIS 1967
- GOULAY (B) et DELESTRE (A) : "Les Gendarmes" - PARIS - Editions Fayard 1977
- HAENEL Hubert et PICHON René : "La Gendarmerie" - Presses Universitaires de France - Que sais-je n° 2143 - 1983
- Général LARRIEU : "Histoire de la Gendarmerie, depuis les origines de la Maréchaussée" 1927-1933, PARIS, Service spécial de la Gendarmerie Imprimerie Charles LAVAUZELLE 1922
- Colonel LELU : "L'avenir de l'Armée de la Gendarmerie Nationale de France - Etude sur la révision de la loi organique du 28 Germinal an VI de la Gendarmerie Nationale" - Imprimerie Générale de la Nièvre - CLAMECY - 1949
- Capitaine MALABRE : "Historique de la Gendarmerie" - Ecole des Officiers de la Gendarmerie Nationale, 1951

DOCUMENTATIONS PARTICULIERES

- Air Actualité
- Armées d'Aujourd'hui
- Bulletin Officiel - Ministère de l'Air - Edition chronologique - Editions LAVAUZELLE
- Bulletin Officiel des Armées - Edition chronologique - Edition méthodologique
- Code Pénal et Code de Procédure Pénale
- Collection du Mémorial de la Gendarmerie - Editions LAVAUZELLE
- Documentation Française : "La Gendarmerie Nationale" - Notes et Etudes documentaires 1970
- Documentation Française : " Les statuts des militaires" - Notes et Etudes documentaires 1979
- Documents parlementaires publiés par l'Assemblée Nationale et le Sénat (notamment les avis et rapports sur les projets de lois de finances, budget de la Défense, section Gendarmerie)
- Le Trait d'Union
- Règlement du service dans l'Armée - 2ème partie - service intérieur de la Gendarmerie Départementale - volume arrêté à la date du 17 juillet 1933 - Bulletin officiel du Ministère de la Guerre - Edition méthodique - Charles LAVAUZELLE
- Revue Historique de l'Armée - couronnée par l'Académie Française - Publication trimestrielle rédigée au Service Historique - Numéro spécial Gendarmerie Nationale - Réimpression n° 3/1961 et mise à jour 1974

La Gendarmerie Maritime par le Colonel MONES page 269

La Gendarmerie de l'Air par le Colonel SERPEAU page 275

- Service d'Information et de Relations Publiques des Armées
 - Dossier n° 45 - La Gendarmerie Départementale 1973
 - Dossier n° 61 - La Gendarmerie Nationale 1979

ANNEXE

ANNEXE 5

EXEMPLES DE SECTIONS DONT IL EXISTE ENCORE LES JOURNAUX DE MARCHE

113ème section (BELFORT) : 2 septembre 1939 au 17 juillet 1940
1 Capitaine, 1 Adjudant, 2 Mdl/Chefs, 17 Gendarmes

50ème section (ALGER) : 1er septembre 1939 au 31 juillet 1940
1 Capitaine, 3 Mdl/Chefs, 17 Gendarmes

45ème section (TOULON) : 2 août 1939 au 18 juin 1940
1 Officier, 1 Adjudant, 2 Mdl/Chefs, 17 Gendarmes

44ème section (AVIGNON) : du 27 août 1939 au 10 juillet 1940
1 Lieutenant, 1 Adjudant, 2 Mdl/Chefs, 17 Gendarmes

43ème section (GAP) : du 27 août 1939 au 29 février 1940 et du 1er mars 1940 au 30 juin 1940
1 Lieutenant, 1 Adjudant, 2 Mdl/Chefs, 17 Gendarmes

42ème section (AIX LES BAINS) : du 27 août 1939 au 4 juillet 1940
1 Lieutenant, 3 Mdl/Chefs, 17 Gendarmes

41ème section (LYON) : du 26 août 1939 au 4 juillet 1940
1 Capitaine, 3 Mdl/Chefs, 17 Gendarmes

26ème section (SEDAN) : du 27 août 1939 au 4 juillet 1940
1 Chef d'escadron, 1 Adjudant, 3 Mdl/Chefs, 17 Gendarmes

24ème section : du 27 août 1939 au 19 juillet 1940
1 Lieutenant, 3 Mdl/Chefs, 17 Gendarmes

18ème section (TOUL) : du 27 août 1939 au 8 juillet 1940
1 Adjudant, 3 Mdl/Chefs, 17 Gendarmes

12ème section (VERDUN) : du 27 août 1939 au 5 juillet 1940
1 Lieutenant, 3 Mdl/Chefs, 13 Gendarmes, 4 Gardes

Quartier Général 4ème R.A. : du 27 août 1939 au 30 juin 1940
1 Capitaine, 1 Adjudant, 2 Mdl/Chefs, 17 Gendarmes

ANNEXE 9**LISTE
DES CHEFS DE CORPS
DE LA GENDARMERIE DE L'AIR**

1943 - 1947	- Lieutenant-colonel MORIN
1947 - 1953	- Non pourvu
1953 -	- Colonel POUYADE
1953 - 1957	- Colonel LESIGNE
1957 - 1960	- Colonel DAILLY
1960 - 1962	- Colonel LEMAUX
1962 - 1969	- Colonel SAULAIS
1969 - 1971	- Colonel BRISOUT de BARNEVILLE
1971 - 1975	- Colonel SERPEAU
1976 - 1979	- Général JAVAUDIN
1979 - 1984	- Colonel LE FEVRE
1984 - 1986	- Général BONPAS
1986 - 1989	- Colonel LE GOUILL
1989 - 1992	- Colonel CAPDEPONT
1992 - 1995	- Colonel CLOUARD
1995 - 1998	- Colonel BOISSON
1998 - 2001	- Colonel BUISSON
2001 - 2004	- Colonel VANDERPERRE
2004 -	- Colonel CACHAT

ANNEE ETAPES DE L'EVOLUTION TEXTES DE REFERENCE

1943	- création d'un corps de gendarmerie de l'air à l'intérieur de l'armée de l'air	- décret du 15 septembre 1943
	- rattachement du service de la gendarmerie au ministère de l'air	- arrêté du 30 novembre 1944
1945	- service de la gendarmerie de l'air	-arrêté du 11 janvier 1945
	- organisation de la gendarmerie de l'air	- arrêté du 24 février 1945 et instruction d'application du 11 avril 1945
	- Statut du personnel	- arrêté du 24 février 1945
1947	- intégration de la gendarmerie de l'air à la gendarmerie nationale.	- loi n° 47-1127 du 25 juin 1947 (article 1) - loi n° 47-1680 du 3 septembre 1947 (article 2) - décret n° 47-1843 du 18 septembre 1947
1951	- retour à l'autonomie au sein de l'armée de l'air	- instruction d'application du 19/11/1947 - loi des finances n° 51-651 du 24 mai 1951 (article 32)
1952	- organisation de la légion de gendarmerie de l'air (légion autonome spécialisée au sein de l'armée de l'air)	- décret n° 52-1422 du 31 décembre 1952
1953	- réintégration provisoire de la gendarmerie de l'air à la gendarmerie nationale	- loi n° 53-611 du 11 juillet 1953 (article 6) - décret n° 53-988 du 30 septembre 1953 suspendant les effets de l'article 32 de la loi du 24 mai 1951 et de son décret d'application du 31 décembre 1952 jusqu'au 1er janvier 1955
1955-1956	- la gendarmerie de l'air fait partie intégrante de la gendarmerie nationale et constituée en unité spécialisée. - elle est mise "pour emploi" à la disposition du département de l'air.	- loi n° 55-1044 du 6 août 1955 (article 33) - décret n° 56-561 du 8 juin 1956 - instruction d'application : *n° 44-302 - DN/Gend.T. du 13/12/1956 *n° 3581-EMAA/1/0 du 24/12/1956
1957	- particularités de l'administration du personnel de la gendarmerie de l'air	- instruction n° 606/DCCA/3/2 du 30 mars 1957 (abrogée en 1967)
1967	- particularités de l'administration de la gendarmerie de l'air	- instruction n° 24009-903.A/DCCA/3/10 du 30 juin 1967 (abrogée en 1978)
1972	- affectation d'appelés du contingent dans la gendarmerie de l'air	- instructions particulières n° 2060/EM/1 /ORG et n° 43400/DN/GEND/ P/ETD du 20 sept 1972
1978	- particularités de l'administration des personnels de la gendarmerie de l'air	- instruction n° 2409/903 /DEF /DCCA / ORG/ ADM/GEN/2 du 29 décembre 1978