



Les gendarmes et l'essor de l'aviation à la Belle Epoque :

surveillance des meetings et contre-espionnage

Laurent López

Docteur en histoire contemporaine,
Centre d'Histoire du XIXe siècle (Sorbonne) et
CESDIP (CNRS-UMR 8183)

Les archives de la fin du XIXe siècle et des années précédant la Grande Guerre témoignent des nouvelles missions échouant aux gendarmes en relation avec l'émergence de l'aviation¹. Le 21 novembre 1911, le premier *décret relatif à la réglementation de la navigation aérienne* en France est publié. *De facto*, les gendarmes sont chargés, dans les limites de leurs compétences, de veiller à son application. L'aspect le plus visible de ces tâches inédites accomplies par la gendarmerie départementale et la garde républicaine réside dans la surveillance des meetings aériens et la constitution de services d'ordre destinés à contenir les foules attirées par *ces merveilleux fous volants dans leurs drôles de machines*². Néanmoins, cette présence des militaires sur les premiers aérodromes vise éga-

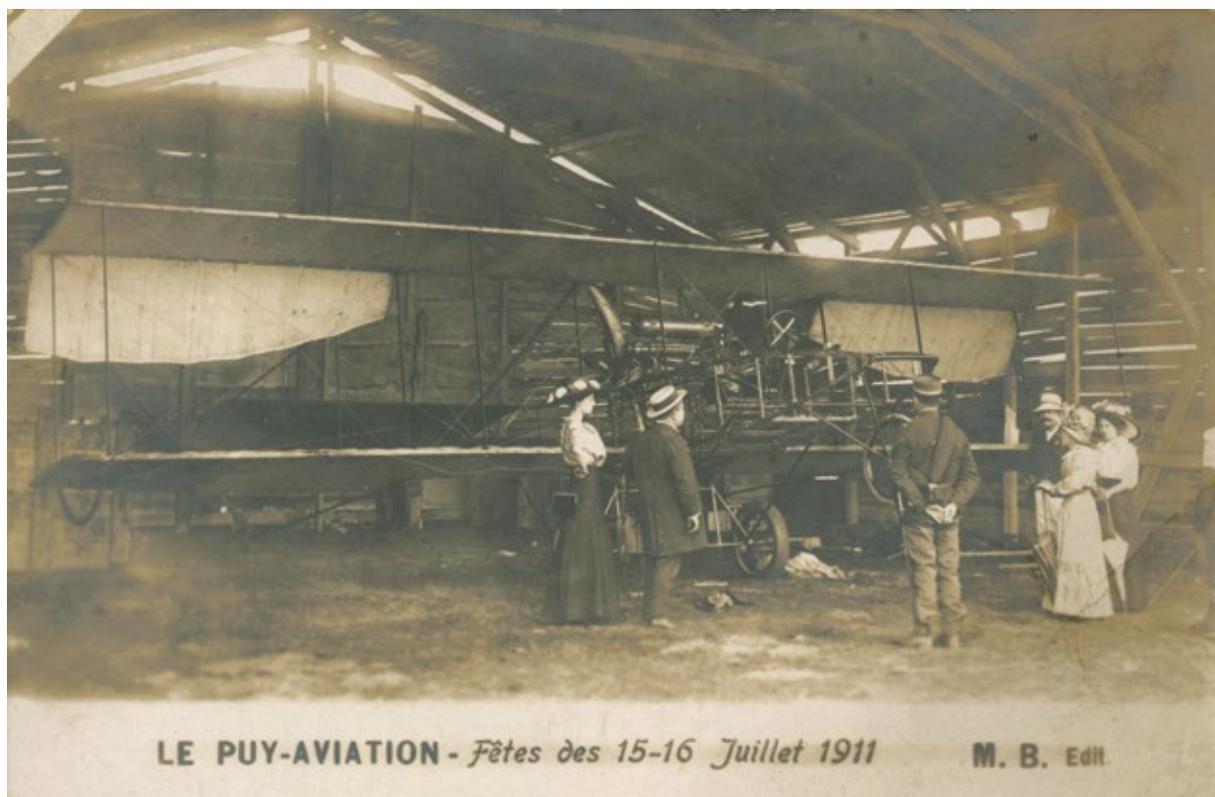
lement à effectuer une mission de police plus discrète, déceler la venue d'espions par-dessus les frontières terrestres. Si depuis sa création en 1791, la gendarmerie nationale est chargée de la surveillance et de la sûreté des principales routes terrestres, elle se trouve, avec l'émergence de l'aviation, face à un problème: comment exercer sa mission principale et principielle de police sur un moyen de locomotion qui lui échappe totalement et dont elle ne possède aucun moyen matériel équivalent pour se lancer à sa poursuite ?

¹ Benoît Haberbusch (capitaine), « Les gendarmes face à la conquête de l'air », *Gend'Info*, n°363, janvier 2014, p. 42.

² Titre du film de Ken Annakin, en 1965, qui dépeint les péripéties de l'organisation d'une course aérienne entre Londres et Paris en 1910.

Les registres de correspondance des brigades départementales, et d'abord de celles des départements de la Seine et de Seine-et-Oise alors, montrent des gendarmes présents sur de nouveaux terrains au début du XXe siècle, en l'occurrence des terrains d'aviation. Ainsi, en 1909 est inauguré à Viry-Châtillon, au sud proche de Paris, le premier aérodrome français, baptisé Port-Aviation ; le 23 mai, un meeting public est organisé pour son inauguration et les gendarmes des brigades sont ponctuellement requis par le préfet de police Louis Lépine pour assurer la sécurité de la manifestation. C'est bien d'abord la police des foules qui amène les gendarmes à se rapprocher des avions. Cette surveillance demeure néanmoins anecdotique dans les missions dévolues aux gendarmes de la banlieue parisienne, essentiellement absorbés alors par des « services aux grèves » qui se multiplient. Coïncidence, la même année, le 23 octobre, l'inspection divisionnaire de la circulation et des transports

de la préfecture de police adresse aux policiers et aux gendarmes de son ressort une première *Instruction concernant les contraventions relevées à la charge des conducteurs de voitures automobiles de place* ; celle-ci indique la procédure à suivre pour la constatation et la sanction des infractions à la police du roulage. Ainsi, paradoxalement, alors que les militaires doivent dorénavant tourner leur attention tant vers les véhicules à roue que ceux à hélice, leur mobilité tend à être réduite par la progressive, mais constante, réduction de brigades de gendarmerie à cheval. Encore plus que pour le relevé des infractions routières des véhicules à moteur, les gendarmes apparaissent singulièrement démunis face aux nouveaux aéronefs, sans autre solution que d'attendre l'arrêt de l'appareil au sol avant de pouvoir éventuellement dresser procès-verbal à son pilote. Et encore faut-il que la zone d'atterrissage soit connue avant que l'avion n'ait pu redécoller...



Carte postale de la Belle Epoque



Carte postale de la Belle Époque

Les casernes des brigades de Pau et du Bourget sont installées, avant la Première Guerre mondiale, à proximité immédiate des terrains d'aviation réalisés dans ces communes. La présence des avions oblige les gendarmes à l'organisation d'un nouveau type de patrouille autour des installations inédites. L'iconographie réalisée à cette époque tend, néanmoins, à accréditer l'impression du passéisme de l'arme par rapport à ces missions. En 1908, par exemple, une photographie prise près d'Albi montrent deux gendarmes à cheval, dont l'un est d'abord préoccupé de maîtriser sa monture, effrayé par le monoplane Blériot du pilote Gibert qui les survole alors que le second doit contenir une foule de plusieurs milliers de badauds, impatients d'aller féliciter le héros.

L'année suivante, l'aviation militaire est placée sous le commandement du génie. L'aéronautique militaire est créée par la loi du 29 mars 1912 et, plus largement, la navigation aérienne est réglementée en 1913 par le décret du 17 décembre, à la suite du « développement pris, dans ces dernières années, par le nouveau mode de locomotion », selon la justification du texte officiel. En temps de paix, Les gendarmes sont en charge, de surveiller les terrains d'aviation et de garder les appareils militaires d'aviation atterrissant, loin d'une ville

de garnison ou d'un aérodrome. Soulignons qu'avant 1914, il est difficile de trouver trace d'accidents aéronautiques dans les registres de correspondance de la gendarmerie, ce qui ne signifie pas qu'il n'y en ait pas eu, bien évidemment. Le 30 septembre 1913, la *circulaire relative aux marques distinctives des aéronefs appartenant à l'autorité militaire ou montés, à titre d'essai, par des militaires en uniforme* est le premier texte réglementaire relatif à l'aviation dont les gendarmes ont à prendre connaissance pour en vérifier l'application. L'essentiel de ce texte consiste à dresser la liste des divers signes et pavillons que doivent arborer les objets volants en fonction de leur catégorie et de leur fonction principale.

En 1905 déjà, à Buc, non loin de Versailles, l'organisation d'un meeting d'aviation à l'intention du souverain d'Espagne Alphonse XIII, alors en visite officielle à Paris, montrait, dès l'origine, les enjeux militaires et diplomatiques liés à l'aviation. Il s'agit, en effet, pour le président Loubet de nouer une alliance avec le voisin d'outre-Pyrénées en cas de conflit avec les puissances centrales. La gendarmerie contribue à un double titre à cette manifestation ; alors que la garde républicaine présente un exercice monté et défile à cheval, les militaires des brigades départementales assurent le service d'ordre et la protection du

souverain étranger, sous la direction de commissaires de la police spéciale...des chemins de fer³. Au-delà de ce rôle protocolaire passif, ces derniers assument une mission plus occulte et pourtant beaucoup plus importante pour la sécurité du pays, la lutte contre d'éventuels espions venus des airs.

Dès le 24 août 1912, une circulaire du ministère de l'Intérieur aux préfets, au sujet des ballons participant à la coupe Gordon-Benett, recommandait une surveillance particulière à l'endroit des aérostats d'origine allemande, tous suspectés d'espionnage. Il faut souligner la méfiance particulière des militaires à l'égard des ressortissants germaniques, et cela depuis les années 1870. Les autres pilotes d'avions ou de ballons ne font pas l'objet d'une telle suspicion systématique. Ainsi, c'est sans doute moins le mode de transport qui inquiète les pouvoirs publics que la nationalité de celui qui les utilise. Les forces de l'ordre peuvent demander à consulter trois types de document pour vérifier la qualité et l'identité des passagers. Le permis de navigation doit être complété par la présentation du brevet d'aptitude nécessité par le pilotage de l'appareil. Relevons qu'outre l'âge légal minimum de dix-huit ans pour être autorisé à prendre le contrôle d'un aéronef, il faut également être de « bonne moralité », sans que le texte réglementaire n'en dise d'ailleurs plus par ce qu'il entend ainsi. Le document le plus important est constitué par le livre de bord qui détaille la catégorie à laquelle appartient l'aéronef, son lieu d'attache, son immatriculation, ainsi que le nom, la nationalité, la profession et le domicile du propriétaire de l'appareil.

La décision d'interdire l'espace aérien aux aéronefs étrangers durant l'été 1914 souligne la dimension stratégique prise par la troisième dimension à la veille de la Pre-

mière Guerre mondiale. Déjà, le décret du 17 décembre 1913 interdisait le survol du territoire national à tout aéronef militaire étranger... sans moyen de vérifier l'éventuelle contravention et de la sanctionner. En 1912, des journaux caricaturaient les gendarmes à cheval distancés par une puissante automobile volée par la « bande à Bonnot », utilisée pour cambrioler des agences bancaires. Il ne vint l'idée à aucun dessinateur ou éditorialiste de moquer alors les militaires pour leur manque complet et évident de moyen aéronautique. Le trafic aérien demeure alors négligeable et les journalistes ne voient pas cette lacune. Celle-ci expose cependant l'arme à une carence qui ne fit que se renforcer durant l'entre-deux-guerres.

Le dessinateur Abert Robida, en 1893, anticipait avec force imagination la conquête de l'air au siècle suivant ; des gendarmes ailés assurent l'ordre de villes devenues des cités volantes comparables à celles déjà dépeintes par Jules Verne. Car la criminalité est aussi devenue aérienne dans ces dessins de science-fiction et la force publique s'est adaptée pour également conquérir de domaine des airs. Mais les fulgurances et les outrances du dessinateur ne font que souligner le retard ultérieur pris par les forces de l'ordre pour assurer une nouvelle forme de police. En effet, la gendarmerie des transports aériens ne fut officiellement créée qu'en 1943, sous le régime de Vichy. La naissance et l'essor de l'aviation, civile comme militaire, mettent d'abord en évidence l'impossibilité pour l'arme de maîtriser un progrès qui met à l'épreuve son organisation, ses moyens matériels d'intervention comme la formation des gendarmes, que rien ne prépare à réguler de nouvelles technologies.

³ Créée au début du Second Empire, cette police assure la surveillance administrative du territoire. Elle est également en charge de la protection des souverains étrangers voyageant en France.