

Faculté de philosophie, arts et lettres

DES ORIGINES A L'ANCRAGE INTERNATIONAL DE LA FORCE AERIENNE BELGE

**Étude des enjeux politiques, diplomatiques et techniques de
1920 a 1949**

CORPS DE TEXTE

Auteur : Martin Van Splunter

Promoteurs : Professeurs Vincent Dujardin et Axel Tixhon

Lectrice : Professeur Aurore François

Année académique 2024-2025

Master en Histoire – finalité approfondie [120]

À Enora,

REMERCIEMENTS

Je tiens d'abord à exprimer ma reconnaissance aux sœurs de l'abbaye de Maredret, dont l'accueil bienveillant et le cadre exceptionnel m'ont offert, durant tout le mois de juillet, les meilleures conditions de travail pour mener à bien la rédaction de la majeure partie de ce mémoire. Leur générosité et leur soutien discret ont été déterminants dans l'aboutissement de ce projet.

Je souhaite également remercier mes parents, dont le soutien constant et indéfectible a marqué l'ensemble de mon parcours académique. Leur patience, leur relecture attentive et leur confiance jamais démentie ont constitué un appui inestimable au fil des années d'études.

Mes remerciements vont ensuite à Bernard Delcroix et Jean-Claude Tréfois, relecteurs disponibles et exigeants, dont la rigueur et la rapidité ont permis d'élever la qualité de ce travail tant sur le fond que sur la forme.

Je tiens aussi à exprimer ma gratitude au professeur Vincent Dujardin, promoteur de ce mémoire, pour sa disponibilité, la pertinence de ses conseils méthodologiques et sa capacité à orienter vers les sources les plus adaptées. Je remercie également le professeur Axel Tixhon, co-promoteur, pour la constance de son soutien tout au long de mon cursus, ainsi que pour ses remarques toujours justes et constructives.

Ma reconnaissance s'adresse enfin aux archivistes du ministère des Affaires étrangères, dont l'efficacité et la flexibilité ont grandement facilité mes recherches, tant dans la phase préparatoire que dans les approfondissements nécessaires à la rédaction.

Je dois à toutes ces personnes une dette de gratitude durable. Grâce à leur accompagnement et à leur confiance, ce mémoire n'est pas seulement l'aboutissement d'un cycle d'études, mais aussi le point de départ d'une recherche appelée à se poursuivre avec la même exigence et la même force.

TABLE DES MATIERES

Remerciements	2
Table des matières	3
<u>Introduction générale</u>	<u>8</u>
1. <i>Problématisation et cadre chronologique.....</i>	10
2. <i>Présentation du plan et introduction des sources mobilisées.....</i>	11
3. <i>Méthodologie générale</i>	13
4. <i>Présentation et critique des sources</i>	15
4.1 Ministère des Affaires étrangères – Corpus principal	16
4.2 Archives militaires d'Evere – Corpus secondaire non exploité pleinement.....	17
4.3 Documents parlementaires de la Chambre des représentants	18
4.4 Archives du Conseil des ministres.....	18
4.5 Archives d'organisations internationales en ligne	19
4.6 Recherches et synthèses de Daniel Brackx.....	19
5. <i>État de l'art.....</i>	20
<u>Partie I : L'Aéronautique militaire pendant l'entre-deux guerres.....</u>	<u>23</u>
Introduction.....	24
Chapitre I : Les débuts de l'Aéronautique militaire en temps de paix, les alliances et les balbutiements de l'industrie belge (1920-1926)	26
1. <i>Considérations politico-stratégiques</i>	26
1.1 Accord militaire franco-belge (1920)	26
1.2 Restructuration de l'Armée belge et chute du Gouvernement Theunis (1923-1924).....	29
1.3 Signature du plan Dawes et retrait des troupes franco-belges en Allemagne (1924)	29
1.4 Pacte de Locarno : « la Belgique s'engage comme une grande puissance » (1925)	30
2. <i>Développement et nouvelles acquisitions de l'Aéronautique militaire.....</i>	31
2.1 Organigramme de l'Aéronautique militaire (années 1920)	32
2.2 Fondation de la SABCA (1920).....	32
2.3 SAML Aviatc (1921).....	32

2.4	Bristol fighter type 17 – « Bristol 300 » (1921)	33
2.5	Ansaldo A300/4 (1921)	34
2.6	Avro 504k (1921).....	35
2.7	Morane Saulnier MS-35 type AR (1921)	36
2.8	Breguet XIX (1922).....	37
2.9	Nieuport Delage Nid29C1 (1922).....	38
2.10	Analyse des marchés aéronautiques espagnols (1923)	39
2.11	École de pilotage militaire de Wevelgem (1924)	40
2.12	Renard et Stampe & Vertongen RSV26/180 (1925)	40
3.	<i>Relations entre contexte géostratégique et investissements aéronautiques militaires</i>	41
Chapitre II : L'Aéronautique militaire en restructuration sous la supervision du lieutenant-général Gillieaux (1927-1935).....		43
1.	<i>Considérations politico-stratégiques</i>	43
1.1	Renforcement de la Défense nationale et restructuration de l'Aéronautique (1928-1929)	43
1.2	Discours du Maréchal Pétain et tensions politiques autour de l'accord franco-belge de 1920 (1930)	44
1.3	Ouverture de l'U.E.B.L vers les pays scandinaves (1930)	45
1.4	Conférence morale de Londres (1934)	46
2.	<i>Transformations majeures de l'Aéronautique sous l'ère Gillieaux</i>	48
2.1	Une « rupture de la tradition » et avec la France et une orientation résolument britannique	49
2.2	Le décollage du design belge.....	54
2.3	Des partenariats ponctuels : la Tchécoslovaquie et les Pays-Bas.....	57
2.4	Le programme de Défense Aérienne du Territoire (1935)	59
3.	<i>Relations entre contexte géostratégique et investissements aéronautiques militaires</i>	60
Chapitre III : Un repli stratégique vers une politique « exclusivement et intégralement belge » (1936-1940)		62
1.	<i>Considérations politico-stratégiques</i>	62
1.1	Rupture de l'accord franco-belge de 1920 (1936-1937).....	62
1.2	La remilitarisation de la Rhénanie et la « politique d'indépendance » belge (1936)	63
2.	<i>Dernières acquisitions avant l'offensive allemande</i>	65
2.1	Gloster Gladiator (1936).....	66

2.2	Fairey Battle (1937).....	67
2.3	Hawker Hurricane (1937).....	68
2.4	Stampe & Vertongen SV-4 (Pre-war – 1939).....	69
2.5	Brewster 339B « Buffalo » (1939)	70
2.6	Fiat CR-42 (1939).....	71
2.7	Koolhoven FK-56 (1940).....	73
3.	<i>Relations entre contexte géostratégique et investissements aéronautiques militaires</i>	74
Conclusion intermédiaire : l'entre-deux guerres (1920-1940).....		76
<u>Partie II : L'Aéronautique militaire belge pendant la Seconde Guerre mondiale</u>		<u>79</u>
Introduction.....		80
Chapitre I : Les aviateurs belges en Grande-Bretagne.....		81
1.	<i>L'Aéronautique en Grande-Bretagne en l'absence d'interventions gouvernementales (1940-1941).....</i>	<i>81</i>
2.	<i>1942 : l'année des conventions et des accords diplomatiques</i>	<i>86</i>
2.1	La Déclaration des Nations Unies (1 ^{er} janvier 1942).....	86
2.2	L'arrangement relatif à l'organisation et l'utilisation des forces armées belges en Grande-Bretagne (4 juin 1942).....	88
2.3	Arrangement relatif aux achats de marchandises du Congo belge et du Ruanda-Urundi (4 juin 1942)	89
2.4	Extension du lend-lease à la Belgique (16 juin 1942)	90
2.5	Relations économiques avec le Luxembourg	91
2.6	Circulaire d'information n°12 (Paul-Henri Spaak – février 1943).....	91
3.	<i>De 1942 à 1943 : les aviateurs belges au cœur des opérations.....</i>	<i>94</i>
4.	<i>1944 : protocoles additionnels et libération</i>	<i>97</i>
4.1	Protocole additionnel (30 mars 1944).....	97
4.2	Gestion du corps expéditionnaire (16 mai 1944) et dispositions financières (22 août 1944)....	99
4.3	La section belge de la R.A.F dans les combats de la libération.....	100
5.	<i>Vers une dissolution de la section belge de la Royal Air Force (1945-1946)</i>	<i>102</i>
Chapitre II : L'Aviation militaire en Afrique.....		108
1.	<i>Le sort du personnel et du matériel stationné en Afrique du Nord.....</i>	<i>108</i>
2.	<i>L'Afrique : un théâtre d'opération de l'Aéronautique militaire oublié.....</i>	<i>111</i>

2.1	Un projet d'aviation militaire coloniale	111
2.2	Le Congo comme argument de légitimation économique auprès des Alliés.....	112
2.3	L'Aéronautique militaire coloniale : un projet cloué au tarmac	114
Conclusion intermédiaire : la Seconde Guerre mondiale (1940-1946)		125
<u>Partie III : L'immédiat après-guerre : la reconstruction de l'Aviation militaire dans un monde en polarisation</u>		<u>128</u>
Introduction.....		129
Considérations politico-stratégiques (1945-1949).....		131
1.	1945 — <i>Une architecture institutionnelle fragile dans un État en recomposition</i>	131
2.	1946 — <i>L'année du repositionnement stratégique : entre pragmatisme diplomatique et recherche d'autonomie militaire.....</i>	132
3.	1947 — <i>L'ancrage occidental de la Belgique : entre repositionnement stratégique et dépendance assistée</i>	135
4.	1948 — <i>L'année de l'engagement : institutionnalisation de l'alignement occidental</i>	137
5.	1949 — <i>L'Alliance atlantique comme point de bascule : consolidation stratégique et hiérarchisation des dépendances</i>	140
Reconstruction de l'Aviation militaire et nouvelles acquisitions dans un monde en polarisation		143
1.	1945–1946 — <i>Héritages alliés et reconstruction opérationnelle</i>	143
2.	1947 — <i>Montée en puissance et choix structurants.....</i>	148
3.	1948 — <i>Consolidation opérationnelle et diversification des moyens.....</i>	151
4.	1949 — <i>« Du piston au réacteur » : basculement technique et arrimage atlantique</i>	154
Relations entre contexte géostratégique et investissements aéronautiques militaires (1945-1949)		158
Conclusion intermédiaire : 1949 un jalon stratégique et technique vers une nouvelle ère		161
<u>Conclusion générale</u>		<u>164</u>
1.	<i>Présentation des éléments quantitatifs généraux.....</i>	166
2.	<i>Synthèse chronologique condensée de l'influence des paramètres de recherche sur les évolutions aéronautiques</i>	167

2.1	1920–1926 — La reconstruction de l’Aéronautique militaire	167
2.2	1927–1935 — Réorientation des relations extérieures	168
2.3	1936–1940 — Régime de neutralité et isolement stratégique	169
2.4	1940–1945 — La Seconde Guerre mondiale.....	169
2.5	1945–1949 — Reconstruction de d’Aviation militaire et ancrage occidental.....	170
2.6	Analyse transversale (1920-1949)	171
2.7	Mise en perspective des éléments bibliographiques avec les données quantitatives	172
3.	<i>Limites du travail et pistes de recherches postérieures</i>	173
4.	<i>Épilogue</i>	174
<u>Bibliographie générale</u>		176
Archives en Belgique :		177
Archives à l’étranger :		178
Sources imprimées :		178
Travaux sources :		179
Travaux :		179

INTRODUCTION GENERALE

Le 25 octobre 2018, le Gouvernement fédéral belge signe définitivement la sélection du *Lockheed Martin F-35A Lightning II* pour succéder aux F-16, actifs dans la flotte aérienne nationale depuis 1979¹. L'annonce clôt un processus d'appel d'offres long et scruté, marqué par plus de quatre années de débats politiques, d'analyses techniques et de polémiques relayées dans la presse². Elle ne met pourtant pas un terme aux controverses. Les réactions s'organisent aussitôt autour de trois lignes de critique : le coût global du programme, la dépendance accrue vis-à-vis des États-Unis et l'ampleur des retombées industrielles envisagées³.

Ces oppositions ne s'éteignent pas après la signature. Elles se prolongent, alimentées par les interventions de parlementaires, d'experts civils et militaires, chacun mobilisant ses propres arguments. Les uns avancent que les estimations initiales avaient été volontairement optimistes, voire incomplètes ; d'autres rappellent que les chiffres et modalités figuraient, dès 2018, dans le dossier soumis aux autorités, et que les prétendues anomalies relèvent souvent d'une lecture partielle ou d'un défaut de contexte⁴. Au-delà de ces divergences, la question centrale reste celle du choix des partenaires et du point d'équilibre à trouver entre interopérabilité, autonomie et retombées économiques nationales⁵.

L'histoire montre que ce type de controverse n'est pas propre au temps présent. Chaque décision majeure en matière d'aviation militaire a, par le passé, révélé les mêmes tensions : arbitrages budgétaires serrés, exigences opérationnelles, et alignements ou distances diplomatiques. C'est ici que la réflexion rejoint la célèbre maxime de Winston Churchill :

« Plus vous saurez regarder loin dans le passé, plus vous verrez loin dans le futur. »⁶

Ces mots résument très bien l'orientation de ce travail : partir d'un débat contemporain pour en rechercher les racines dans la longue durée, là où se dessinent à la fois des lignes de continuité et des ruptures décisives. Comprendre le présent impose de revenir sur les choix passés, sur les contextes qui les ont façonnés et sur les rapports de force qui les ont influencés. C'est dans cette perspective que l'étude se concentre sur la période 1920-1949, afin d'analyser

¹ COURTIAL M., *F-35 en Belgique : l'éternel et impossible débat*, dans *À l'avant-garde. Site d'actualités sur la Défense belge* [en ligne], 2023, <https://defencebelgium.com/2023/01/16/f-35-en-belgique-leternel-et-impossible-debat/> (consulté le 11 août 2025).

² *Ibid.*

³ *Ibid.*

⁴ Explications de VAN PEE H. (général-major), dans l'article de ROGEAU O., *Les coûts cachés du F-35 alourdissent l'addition pour la Belgique*, dans *Le Vif, l'express* [en ligne], 2022, <https://www.levif.be/belgique/defense/defense-les-couts-caches-du-f-35-alourdissent-laddition-pour-la-belgique/> (consulté le 11 août 2025).

⁵ *Ibid.*

⁶ CHURCHILL W., *Churchill by himself : the definitive collection of quotations*, New York, 2008, p. 25.

les acquisitions aéronautiques belges et les motivations diplomatiques, techniques et politiques qui les ont guidées.

1. Problématisation et cadre chronologique

Comprendre les choix belges en matière d'aviation militaire implique d'identifier les principaux paramètres qui les déterminent, puis d'en analyser l'évolution dans le temps. Ces paramètres – qu'ils soient politiques, économiques, technologiques ou diplomatiques – ne sont pas constants : leur importance relative varie selon les contextes et les enjeux propres à chaque période. La problématique centrale de ce travail peut ainsi se formuler clairement : **comment l'influence respective de ces paramètres a-t-elle évolué entre 1920 et 1949, et dans quelle mesure cette évolution explique-t-elle les décisions concrètes prises en matière d'acquisitions et de développement de la Force aérienne ?** L'étude vise à apporter des éléments de réponse en replaçant cette période dans une perspective historique large, afin de mettre en lumière les logiques qui traversent à la fois l'entre-deux-guerres et l'immédiat après-guerre.

Pour atteindre cet objectif, la démarche suivie reposera sur un même schéma appliqué à chaque période étudiée : replacer les décisions aéronautiques dans leur contexte politico-stratégique, puis examiner de manière précise les acquisitions et transformations de la flotte. La confrontation de ces deux volets doit permettre de saisir les logiques sous-jacentes, d'en mesurer la cohérence et d'en relever les ruptures.

Le choix de 1920 comme point de départ répond à un jalon clair. Cette année marque le passage de l'« Aviation militaire » à l'« Aéronautique militaire », transformation institutionnelle qui traduit une volonté nouvelle de structurer et moderniser l'outil aérien. Jusqu'alors, la flotte héritée de la Première Guerre mondiale se composait d'appareils disparates, souvent récupérés de diverses origines. L'expérience du conflit a démontré la nécessité d'une Force aérienne organisée, dotée d'infrastructures et d'une doctrine cohérente. Cette réorganisation marque le début d'un cycle qui s'étendra sur toute l'entre-deux-guerres.

La borne terminale de 1949 s'explique par une double rupture. D'un point de vue technologique, la Belgique acquiert son premier avion de chasse à réaction, franchissant ainsi un cap décisif. Sur le plan stratégique, la signature du Pacte atlantique le 4 avril inaugure une nouvelle ère, marquée par l'intégration dans un système de défense collectif et par l'influence prépondérante des États-Unis, notamment via le *Military Defense Assistance Program* (M.D.A.P). Ce basculement met un terme à la période où l'approvisionnement et la doctrine belge restaient largement modelés par l'exemple britannique.

La Seconde Guerre mondiale, placée au centre de la période étudiée, constitue un

moment particulier. La défaite de mai 1940 interrompt les acquisitions sur le territoire métropolitain, mais l'activité aérienne se poursuit au sein des forces alliées, en particulier dans la *Royal Air Force*, ainsi qu'au Congo belge. Certaines expériences, comme la tentative de création d'une aviation militaire coloniale ou l'engagement de femmes belges dans la *R.A.F.*, demeurent marginales dans la mémoire collective mais influencent l'après-guerre et méritent d'être intégrées à l'analyse.

En maintenant ce va-et-vient constant entre le contexte global et l'évolution concrète de la flotte, ce travail vise à restituer la complexité des choix aéronautiques belges, à comprendre comment ils se sont adaptés aux circonstances, et à situer leur héritage dans les débats actuels.

2. Présentation du plan et introduction des sources mobilisées

L'organisation de ce travail répond à un double impératif : préserver la cohérence de la problématique tout en tenant compte des contraintes et des opportunités propres aux sources disponibles. Chaque partie articule l'étude du contexte politico-stratégique et celle des acquisitions aéronautiques, avant de confronter ces deux volets afin d'identifier les paramètres principaux qui conditionnent les décisions belges, puis d'en observer l'évolution au fil du temps. Cette méthode comparative interne permet de vérifier la permanence ou la transformation de ces paramètres, tout en évitant une approche purement descriptive.

Le découpage repose sur des jalons historiques, politiques et techniques, mais aussi sur une hiérarchisation raisonnée des sources. Le cœur de l'exploitation documentaire provient des archives du ministère des Affaires étrangères, qui constituent la base la plus riche et la plus homogène pour suivre, sur près de trente ans, les négociations, accords, échanges diplomatiques et arbitrages stratégiques liés à l'aviation militaire. Ces fonds offrent l'avantage de croiser à la fois la dimension politique et certains aspects techniques.

Les données précises sur les appareils et les évolutions de la flotte ne proviennent toutefois pas directement de ces archives : elles reposent sur une base de données exhaustive constituée spécialement pour ce travail comprenant les quelques 2087 avions acquis sur la période. Cette base résulte d'un dépouillement méthodique et de la compilation d'informations issues de l'inventaire complet réalisé par Daniel Brackx, à la fois dans son ouvrage de référence : *100 ans d'aviation en Belgique*⁷ et sur le site spécialisé *Belgian Wings*⁸. Elle offre un outil synthétique fiable pour décrire avec précision les acquisitions et les mutations matérielles sur l'ensemble de la période étudiée. Des incursions ont également été faites dans

⁷ BRACKX D. et al., *100 ans d'aviation en Belgique*, Bruxelles, 2002.

⁸ *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be> (consulté le 11 août 2025).

les documents parlementaires et les comptes rendus des Conseils des ministres, mais leur exploitation exhaustive sur toute la période aurait été irréaliste, tant la masse documentaire est considérable. Pour certaines séquences, comme l'immédiat après-guerre, elles deviennent toutefois essentielles pour saisir les débats internes et les arbitrages budgétaires. Enfin, la bibliographie spécialisée sera également mobilisée en continu afin de contextualiser les documents, d'en éclairer les enjeux et de nuancer les discours officiels parfois orientés.

La première partie (1920–1940) couvre la majeure partie de la période étudiée. Elle sera marquée par la reconstruction et la structuration progressive de l'Aéronautique militaire belge après la Première Guerre mondiale. Le choix de débiter en 1920, année de la transformation officielle de l'Aviation militaire en Aéronautique militaire, permet de saisir dès l'origine la volonté politique de rompre avec la dispersion matérielle héritée du conflit. Cette séquence englobe la montée en puissance de la flotte, la consolidation des infrastructures et l'évolution des partenariats extérieurs, du rapprochement initial avec la France jusqu'à la réorientation vers le Royaume-Uni dans les années 1930, avant la neutralité de 1936 et les dernières acquisitions d'avant-guerre. Si un regard a été porté sur les documents parlementaires de cette période, leur exploitation exhaustive a été volontairement écartée afin de privilégier l'analyse ciblée des dossiers diplomatiques et techniques du ministère des Affaires étrangères, jugés plus pertinents pour isoler les paramètres structurants des choix aéronautiques : diplomatie, politique intérieure et évolutions technologiques.

La deuxième partie (1940–1946) est centrée sur la Seconde Guerre mondiale et ses prolongements immédiats. Elle repose sur un corpus archivistique principalement diplomatique, mettant en lumière les traités, accords et arrangements conclus entre la Belgique et ses alliés, ainsi que les débats internes ayant précédé ou suivi leur signature. L'intégration d'aviateurs belges dans la *Royal Air Force*, connue à travers de nombreux travaux, est ici replacée dans un contexte plus large, permettant de saisir le rôle des accords bilatéraux et l'importance des arbitrages politiques. En parallèle, un second volet s'attache à l'aviation en Afrique, abordée à partir de dossiers inédits ou rarement exploités : perte et liquidation de matériel estimé à plus de 50 millions de francs belges, projets avortés de constitution d'une aviation militaire coloniale, et difficultés opérationnelles ou diplomatiques liées à ces initiatives. Ces éléments, peu présents dans l'historiographie, constituent un apport original et permettent de relier les aspects techniques à des logiques économiques et politiques plus larges. D'un point de vue méthodologique, cette partie est fondamentale : les accords conclus en guerre posent en effet le terreau institutionnel et stratégique sur lequel se reconstruira l'Aéronautique militaire belge à partir de 1945, dans un contexte encore largement influencé par le

Royaume-Uni.

La troisième partie (1945–1949) opère un retour en arrière partiel sur le plan chronologique par rapport à la précédente, afin de se concentrer sur la politique belge dès la fin de l'exil du Gouvernement. L'accent est mis sur la reprise rapide des débats parlementaires et sur les premières décisions stratégiques qui façonneront l'Aéronautique de l'après-guerre. Cette séquence se distingue par l'exploitation systématique des documents parlementaires et des rapports de commissions de défense comme sources principales, croisées avec la bibliographie diplomatique et technique, ainsi qu'avec la base de données matérielle constituée à partir du travail de Brackx. Elle permet d'examiner en détail l'articulation entre politique intérieure, relations avec les Alliés et orientations technologiques, tout en confrontant ces résultats au schéma établi dans la partie I pour mesurer les continuités et les ruptures. L'étude se clôt sur l'année 1949, qui concentre deux jalons majeurs : l'introduction du premier chasseur à réaction et la signature du Pacte atlantique, marquant simultanément une rupture technologique et un réalignement stratégique dans le contexte de la guerre froide naissante.

Ce découpage permet de suivre, sur près de trois décennies, les continuités et mutations de la politique aéronautique belge, en reliant systématiquement les choix techniques à leur environnement politique, diplomatique et stratégique. Bien que l'étude s'arrête volontairement en 1949 pour rester maîtrisable, elle s'inscrit dans une réflexion plus vaste qui pourrait être prolongée vers les reconfigurations de la période OTAN, l'interlude du Mirage et le retour de l'hégémonie américaine en 1979 avec le *F-16*. Ce prolongement dépasse le cadre fixé, mais l'agencement méthodologique adopté ici — alliant exploitation ciblée des archives diplomatiques et parlementaires, confrontation à la bibliographie et lecture transversale des paramètres de décision — ouvre clairement la voie à de futures recherches sur l'évolution de la Force aérienne belge au-delà de la période étudiée.

3. Méthodologie générale

La démarche repose sur un cadre rigoureux et standardisé pour les parties I et III, avec une adaptation ciblée pour la partie II, dictée par la nature des sources. Comme mentionné précédemment, l'un des éléments structurants de cette recherche repose sur une base de données spécialement constituée à partir du travail de référence de Daniel Brackx⁹ et du site spécialisé *Belgian Wings*¹⁰. Elle recense les acquisitions de la Force aérienne belge entre 1920 et 1949 : 52 modèles et 2 087 appareils. Chaque entrée comporte des paramètres fixés en amont : année

⁹ BRACKX D. et al., *100 ans d'aviation en Belgique, op. cit.*

¹⁰ Base de données en annexe.

de signature du contrat, durée de service, pays d'origine, rôle opérationnel, base principale, années de livraison, type de livraison (achat direct ou production sous licence), motorisation, etc. Ce socle a permis d'objectiver les tendances et d'éviter les impressions de surface.

L'exploitation de cette base a, par exemple, permis l'émergence de trois séquences nettes qui ont permis le découpage préliminaire des recherches : période européenne (1920–1930), début de l'influence britannique (1930–1940), période britannique affirmée (1945–1949). En outre, ces chiffres ont également permis la réalisation de statistiques générales, toujours replacées dans leur contexte, jalonnant l'analyse lorsque cela s'avère pertinent dans le développement de la recherche.

Un choix méthodologique concernant la datation se doit toutefois d'être justifié dans cette introduction. Pour toutes les nouvelles acquisitions de matériel, l'année de signature du contrat a toujours été privilégiée pour caractériser l'achat plutôt que celles des différentes livraisons (souvent très étalées). La signature correspond au moment de la décision politique et reflète l'état des relations avec le fournisseur. Se référer aux dates de livraison reviendrait à mélanger des contextes diplomatiques différents pour un même achat. Exemple concret : le *Fairey Firefly*. Quatre-vingt-sept exemplaires livrés de cet appareil ont été livrés entre 1931 et 1936 ; la date de référence est donc fixée à 1931, celle de l'accord initial, car c'est là que se joue l'engagement bilatéral.

L'actualité entourant l'acquisition du *F-35* confirme l'intérêt de ce critère. Le contrat signé en 2018 dans un cadre transatlantique stable prévoit les premières livraisons pour 2024. Lorsque les premiers appareils ont été livrés, l'environnement avait considérablement changé : montée du protectionnisme américain, recentrage des priorités à Washington, durcissement commercial, positionnement international, etc. La date de livraison ne reflète donc pas du tout la même réalité politique que celle de la date du contrat.

Sur le plan archivistique, le projet initial envisageait un centrage exclusif sur les archives du ministère des Affaires étrangères. Ainsi, elles constituent bien la source principale des trois parties. La partie I s'appuie majoritairement sur ce fonds et tous les dossiers inédits relatifs à l'aviation en Afrique proviennent également de là. Cependant, en avançant dans la recherche, certains angles sont restés trop obscurs. Pour pallier cette situation, le corpus a donc dû être élargi avec des archives d'organisations internationales numérisées (britanniques et américaines, notamment pour les accords bilatéraux et multilatéraux) et des documents parlementaires de la Chambre, avec une attention particulière aux rapports des commissions du budget de la Défense (principalement pour la partie III). Cette ouverture a permis de combler des lacunes ciblées tout en conservant la cohérence de l'ensemble et variant l'origine des

informations présentées.

Les chiffres mobilisés sont les plus précis possibles. Dans la plupart des cas, ces derniers ont été croisés dès qu'une source alternative était disponible : travaux spécialisés, sources officielles, publications techniques, etc. Quelques incohérences ponctuelles ou manques de détail subsistent inévitablement ; ils sont signalés et traités avec prudence. Dans la grande majorité des cas, les sources se corroborent et valident les tendances dégagées.

Enfin, il convient de rappeler que la méthode repose sur une confrontation systématique entre : d'un côté, le levier **technique** (évolutions de la flotte et de l'organisation de la Force Aérienne) ; et de l'autre, le levier **politico-stratégique** (archives et bibliographie). Leur mise en perspective permet d'identifier les paramètres qui orientent les décisions, d'en suivre l'évolution et d'éviter les anachronismes. En effet, les choix en matière d'aéronautique sont systématiquement analysés précisément dans leur contexte, puis comparés aux différentes périodes pour garantir des conclusions propres à l'état réel des sources et de la réalité étudiée.

4. Présentation et critique des sources

Le corpus de sources mobilisé pour cette recherche repose sur un ensemble varié de fonds documentaires, permettant d'aborder la question sous ses dimensions diplomatique, politique intérieure, technique et matérielle. La hiérarchie de leur importance dans le cadre de ce mémoire reflète les priorités méthodologiques fixées dès le départ : les archives du ministère des Affaires étrangères constituent la source principale, en raison de leur pertinence pour analyser la dimension diplomatique et stratégique des acquisitions aéronautiques. Elles sont complétées par les documents de la Chambre des représentants, qui apportent un éclairage sur les orientations et débats de politique intérieure, et par les procès-verbaux du Conseil des ministres, utiles pour saisir les grandes lignes de la politique gouvernementale. Les archives militaires d'Evere, bien que partiellement inaccessibles dans le délai imparti, ont fourni un document inédit de valeur ainsi que quelques pièces complémentaires. Enfin, des archives d'organisations internationales numérisées en ligne ont permis de combler certaines lacunes, notamment en matière de traités et d'accords bilatéraux absents des fonds nationaux.

À cet ensemble s'ajoute l'utilisation essentielle de travaux spécialisés à forte valeur documentaire : l'ouvrage *100 ans d'aviation en Belgique* et le site de référence *Belgian Wings*, tous deux dus aux recherches approfondies de Daniel Brackx. Bien que non institutionnelles, ces sources techniques offrent un complément indispensable aux archives officielles pour établir un panorama technique complet de l'aviation militaire belge dans la période étudiée.

4.1 Ministère des Affaires étrangères – Corpus principal

Les archives du ministère des Affaires étrangères constituent le socle principal de cette recherche, tant par leur richesse que par leur adéquation au cadre problématique. La sélection des dossiers a été opérée sur la base des inventaires généraux disponibles, avec l'objectif d'atteindre une exhaustivité maximale pour la période étudiée. Le travail a porté sur deux fonds majeurs : la collection « politico-économique » (1824-2003)¹¹, qui regroupe notamment des dossiers relatifs aux relations bilatérales et multilatérales depuis 1830, et l'inventaire politique¹², contenant la correspondance et les séries générales depuis 1934. Dix-huit dossiers, représentant environ 1.400 pages, ont ainsi été dépouillés. La sélection a systématiquement privilégié les documents en lien direct ou indirect avec l'aviation militaire, incluant les traités, négociations, correspondances diplomatiques, rapports de mission à l'étranger et notes internes.

Le contenu de ces archives s'est révélé particulièrement riche pour certaines périodes, notamment entre 1920 et 1940, mais aussi pour la Seconde Guerre mondiale et l'immédiat après-guerre. Les documents relatifs aux relations avec le Royaume-Uni, à la liquidation du matériel aéronautique en Afrique du Nord ou encore aux accords de 1946 sur l'intervention britannique et le rééquipement de la Force aérienne belge ont été essentiels. Certains dossiers, tel celui concernant la liquidation du matériel en Afrique du Nord, offrent un éclairage inédit absent de la littérature scientifique, révélant des pertes matérielles considérables jusque-là passées sous silence.

Les documents sont, pour la plupart, originaux et au format papier. L'accès a été grandement facilité par un catalogue clair et par la disponibilité des archivistes lors des visites. Quelques lacunes demeurent, notamment des périodes mal documentées, des dossiers incomplets ou des documents encore classifiés, dont la déclassification n'a pas été entreprise dans le cadre de ce mémoire faute de certitude sur leur pertinence.

Sur le plan méthodologique, ces archives présentent un intérêt majeur : elles offrent un regard direct sur les interactions entre membres du Gouvernement, sur les échanges avec les diplomates étrangers et sur les tensions, internes comme externes, qui sous-tendent l'élaboration des accords. Elles permettent de nuancer ou de compléter la bibliographie, souvent

¹¹ Collection « politico-économique » (1824-2003), dans *Service Public Fédéral : Affaires étrangères, Commerce extérieur et Coopération au Développement* [en ligne], <https://diplomatie.belgium.be/sites/default/files/documents/Inventaire-politico-economique-1824-2003.pdf> (consulté le 11 août 2025).

¹² *Inventaire des archives diplomatiques, Série relative à la correspondance politique et aux séries générales depuis 1934, ainsi que les dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales depuis 1830 (1830-2020)*, dans *Service Public Fédéral : Affaires étrangères, Commerce extérieur et Coopération au Développement* [en ligne], <https://diplomatie.belgium.be/sites/default/files/documents/Inventaire-politico-economique-1824-2003.pdf> (consulté le 11 août 2025).

marquée par une vision rétrospective. Les informations recueillies ont systématiquement été confrontées à la littérature secondaire, afin de combler les lacunes chronologiques inhérentes à l'étude d'une thématique aussi spécifique que les choix aéronautiques, qui ne donnent pas lieu à des décisions chaque année.

4.2 Archives militaires d'Evere – Corpus secondaire non exploité pleinement

Les archives de la Défense à Evere n'ont pu être exploitées que de manière limitée en raison de circonstances matérielles. Lors de la visite effectuée en octobre 2024, le centre était en travaux et l'archiviste responsable s'est montrée pessimiste quant à la possibilité d'obtenir la déclassification des documents pertinents avant l'échéance du mémoire (juin 2025). Cette situation a conduit à reléguer ce fonds au second plan, au profit des archives du ministère des Affaires étrangères.

Malgré ces contraintes, certains documents ont pu être consultés lors d'une unique visite. L'apport principal réside dans un manuscrit inédit de Henri de Pinchart¹³, *Historique de la section belge de la Royal Air Force (1940-1946)*, conservé uniquement sur place. Ce texte, clair et précis, offre une synthèse de l'histoire des 349^e et 350^e escadrilles, complétée par des données chiffrées corroborant celles obtenues par d'autres sources. D'autres pièces concernent l'histoire et les missions de ces escadrilles, souvent rédigées par des pilotes vétérans et fortement marquées par une perspective mémorielle, centrée sur l'honneur et le récit d'exploits individuels. Dans le cadre de ce mémoire, l'objectif étant de se distancier d'une approche « histoire bataille », ces documents n'ont été que marginalement mobilisés.

Il est établi que le fonds contient également les rapports de mission et les « *logbooks* » des pilotes. Ces sources, qui auraient permis une analyse approfondie du point de vue interne des aviateurs, ne correspondaient pas pleinement à la perspective retenue, centrée sur les dynamiques diplomatiques et stratégiques générales plutôt que sur le vécu opérationnel. Leur consultation approfondie pourra néanmoins constituer une piste de recherche complémentaire dans le cadre d'une étude ultérieure.

Les documents accessibles étaient bien organisés et faciles à manipuler, principalement sous forme imprimée. En l'absence de pleine accessibilité, il est toutefois difficile d'évaluer l'exhaustivité réelle du fonds sur la période concernée. Cette situation rappelle l'importance de croiser les sources : dans la présente recherche, l'apport d'Evere a principalement servi à valider

¹³ Henri de Pinchart, historien spécialiste de la région bruxelloise, est l'auteur de nombreux travaux sur l'histoire de la ville et les grandes familles de Bruxelles. Ses recherches, manifestement reconnues pour leur rigueur, sont largement mobilisées dans les bases de données historiques de la Région de Bruxelles-Capitale. Cf *Documentation en Région bruxelloise, aménagement du territoire et patrimoine*, dans *Urban.Brussels* [en ligne], https://cat.urban.brussels/opac_css/index.php?lvl=author_see&id=4357 (consulté le 11 août 2025).

certaines données et à disposer d'un point de comparaison interne, sans pour autant constituer un pivot de l'analyse.

4.3 Documents parlementaires de la Chambre des représentants

Les documents parlementaires, consultées via la base de données *Genesis* (1830–1988)¹⁴, constituent une source essentielle pour appréhender la politique intérieure belge en matière de défense nationale sur la période étudiée. Elles rassemblent les rapports annuels de la commission de la Défense nationale, les projets de loi fixant le budget, les amendements, ainsi que les discussions et débats parlementaires disponibles pour les années 1945 à 1949. Leur exploitation s'est avérée plus complexe que prévu : l'absence de moteur de recherche par mots-clés et le fait que la plupart des documents ne soient pas OCR obligeait à naviguer uniquement par les inventaires, souvent imparfaits sur le plan chronologique.

Il a donc fallu parcourir l'intégralité de chaque document jugé pertinent, ce qui a demandé un temps important et un certain effort de lecture. Malgré cette attention, il reste possible que quelques éléments aient échappé à l'analyse. Ces archives apportent toutefois un éclairage précieux sur les arbitrages internes, les choix budgétaires et les comparaisons établies avec d'autres pays. Leur principal défaut tient à l'absence de comptes rendus complets des débats : on ne dispose que de résumés généraux et des grandes lignes des interventions, sans pouvoir attribuer précisément chaque position à un intervenant.

Sur le fond, ces documents permettent de comprendre la logique interne des choix budgétaires et des priorités politiques, et de les mettre en perspective avec les archives du ministère des Affaires étrangères (pour la dimension diplomatique) et les données techniques issues des travaux de Brackx. Toutefois, le temps nécessaire à leur dépouillement a limité leur mobilisation pour la partie relative aux années antérieures à 1945, la priorité ayant été donnée aux éléments de politique extérieure pour la période de l'entre-deux guerres.

4.4 Archives du Conseil des ministres

Les procès-verbaux du Conseil des ministres sont accessibles en ligne avec un moteur de recherche et un OCR efficace¹⁵. Chaque séance est précisément datée, ce qui rend le repérage rapide et efficace. À la différence des documents de la Chambre, la recherche par mots-clés est ici fluide et permet d'identifier facilement les documents utiles.

Ces sources donnent une bonne idée de la ligne générale du Gouvernement et des

¹⁴ Documents parlementaires « Genesis », dans *Lachambre.be* [en ligne], https://www.lachambre.be/kvvcr/showpage.cfm?section=none&language=fr&cfm=/site/wwwcfm/search/search_new.cfm?db=flwb&genesis&txa=y (consulté le 11 août 2025).

¹⁵ Moteur de recherche : Procès-verbaux du Conseil des Ministres, dans *Archives de l'état en Belgique* [en ligne], <http://extranet.arch.be:8180/Conseil1/?lg=fr> (consulté le 11 août 2025).

positions des différents ministères. En revanche, les mentions sur l'aviation militaire sont très rares. Même avec une recherche systématique sur de nombreux termes, les résultats restent limités et souvent très généraux.

Ces ressources archivistiques ont donc surtout servi à confirmer ce qui apparaissait déjà dans d'autres fonds, en particulier les archives du ministère des Affaires étrangères et celles de la Chambre. Elles permettent de vérifier la cohérence des décisions et le ton des arbitrages, mais n'apportent pas de révélations nouvelles. Le style des procès-verbaux, souvent télégraphique, résume les décisions sans retracer les échanges, ce qui laisse de côté les arguments et les débats qui ont pu précéder.

4.5 Archives d'organisations internationales en ligne

Les archives d'organisations internationales consultées proviennent principalement de fonds numérisés de l'OTAN et de dépôts situés à New York ou Washington¹⁶. Elles ont surtout été mobilisées pour obtenir les versions originales de traités et d'accords absents des archives du ministère des Affaires étrangères.

L'accès est direct, en ligne, avec des interfaces simples à utiliser et une organisation claire. Les documents sont généralement complets, bien datés et, dans la majorité des cas, accompagnés de métadonnées précises. La langue de consultation est l'anglais, ce qui ne posait pas de difficultés particulières compte tenu du reste du corpus.

Ces archives se sont révélées particulièrement utiles pour compléter la recherche et combler des lacunes laissées par d'autres fonds. Elles renforcent la crédibilité et la solidité de l'ensemble, tout en permettant de confronter les documents diplomatiques belges à leurs équivalents ou versions conservées à l'étranger.

4.6 Recherches et synthèses de Daniel Brackx

Les travaux de Daniel Brackx ont constitué une source à part entière dans le cadre de ce mémoire, et non un simple élément de bibliographie. Son ouvrage « *100 ans d'aviation en Belgique* »¹⁷, coécrit avec Jean-Louis Roba et publié aux éditions Racine sous la supervision générale de la Belgian Aviation History Association, offre un panorama historique et iconographique très complet de l'aviation militaire et civile belge. Bien que centré principalement sur les aspects techniques et illustratifs, il s'appuie sur un important corpus photographique, souvent issu de collections personnelles, et sur un répertoire quasi exhaustif des appareils utilisés.

¹⁶ Références : cf bibliographie générale.

¹⁷ BRACKX D. et al., *100 ans d'aviation en Belgique*, op. cit.

À côté de cet ouvrage, le site *Belgian Wings*¹⁸, qu'il alimente et supervise, constitue la référence en ligne en matière de données techniques sur l'aviation belge. Les fiches détaillées — toutes en anglais — couvrent aussi bien les appareils historiques que les plus récents, et sont mises à jour régulièrement. Même si toutes ne sont pas signées directement par Brackx, le style homogène et la constance des points d'attention laissent penser qu'il en assure la rédaction ou la relecture systématique.

Si Brackx n'est pas historien de formation, sa connaissance approfondie du sujet, alliée à une méthodologie rigoureuse, garantit la fiabilité des informations. Les vérifications effectuées à partir des archives et d'autres travaux confirment la justesse des données. Toutefois, ces sources ne proposent pas d'analyse approfondie des enjeux diplomatiques ou politiques liés aux choix d'acquisition, ce qui les place en complémentarité avec les documents parlementaires et ministérielles : elles apportent la précision technique et l'exhaustivité documentaire, là où d'autres sources fournissent le contexte politique et stratégique.

5. *État de l'art*

L'historiographie relative à la Force aérienne belge entre 1920 et 1949 peut être appréhendée à travers trois grands axes qui correspondent également aux perspectives adoptées dans ce travail : l'histoire militaire et opérationnelle, l'étude technique des matériels et des infrastructures, et l'analyse politico-diplomatique, tant sur le plan intérieur qu'international. Ces trois approches, souvent traitées séparément, permettent de rendre compte des logiques distinctes qui ont façonné les choix belges en matière aéronautique, mais aussi des limites propres à chaque courant. Les ouvrages et auteurs cités ici ne constituent pas une liste exhaustive ; ils servent d'exemples représentatifs des orientations dominantes dans la production scientifique et mémorielle. L'objectif est de mettre en lumière leurs apports, leurs angles morts et la manière dont leur confrontation peut enrichir la compréhension d'ensemble.

La première tendance relève de l'« histoire bataille », centrée sur les opérations et les unités, souvent rédigée par d'anciens acteurs ou dans leur sillage. Les travaux de Henri de Vinck¹⁹ et de Michel « Mike » Donnet²⁰ en sont de bons exemples. Ils offrent des récits riches en détails opérationnels et en témoignages, utiles pour saisir le vécu des campagnes de l'entre-deux-guerres et de la Seconde Guerre mondiale, notamment dans l'intégration des pilotes belges à la *R.A.F.* Cette approche reste influente jusque dans la production récente : le mémoire

¹⁸ *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present, op. cit.*

¹⁹ DE VINCK H., *L'Aviation Militaire Belge*, Rennes, 1980.

²⁰ Un exemple parmi de nombreux : DONNET M., *Les aviateurs belges dans la Royal Air Force*, Bruxelles, 2006.

de Jérôme Pauwels (2020) sur le *609 Squadron*²¹, bien qu'inscrit dans un cadre académique, reproduit largement les codes narratifs hérités des récits de vétérans. Ces travaux constituent une base précieuse pour restituer les actions menées, mais leur focalisation sur l'opérationnel laisse souvent de côté les logiques structurelles, politiques et industrielles.

Un second courant s'appuie sur la compilation technique et l'inventaire des matériels. Les travaux de Daniel Brackx²² et certaines publications spécialisées illustrent cette approche, en documentant de manière détaillée les appareils, leur origine, leur carrière et leurs caractéristiques. Ces sources de type « catalogue » restent très précieuses pour établir la chronologie des acquisitions et la composition des flottes. Elles couvrent aussi bien l'entre-deux-guerres que l'immédiat après-guerre. Elles constituent un socle factuel indispensable, mais s'attachent rarement à replacer ces données dans le contexte politique ou diplomatique qui les a conditionnées.

Un troisième ensemble regroupe les analyses politiques et diplomatiques, indispensables pour comprendre les déterminants des choix militaires. Les travaux majeurs de Rik Coolsaet²³ éclairent les grandes orientations de la politique extérieure, notamment vis-à-vis du Royaume-Uni et des États-Unis, deux fournisseurs majeurs pour l'aviation belge. Pascal Deloge, dans sa thèse de doctorat²⁴ ou dans « *Défendre la Belgique à l'heure des alliances* »²⁵, et Fernand Vanlangenhove, à travers ses études sur les accords militaires franco-belges²⁶, apportent un éclairage complémentaire sur les positions belges face aux alliances et aux contraintes internationales de l'entre-deux-guerres et de l'immédiat après-guerre. Du côté de la politique intérieure, les travaux de Philippe Manigart sur l'évolution des dépenses militaires²⁷ et ceux de Michel Hucorne sur l'industrie aéronautique analysent les arbitrages budgétaires et les capacités industrielles²⁸. Enfin, l'ouvrage d'André Dambly : « *Naissance et*

²¹ PAUWELS J. (sous-lieutenant), *Les pilotes belges dans le 609 Squadron de la Royal Air Force pendant la Seconde Guerre mondiale*, mémoire de fin d'études sous la supervision de WARNIER D. (commandant), École Royale Militaire, Bruxelles, 2020.

²² BRACKX D. et al., *100 ans d'aviation en Belgique*, op. cit. et *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present*, op. cit.

²³ COOLSAET R., DUJARDIN V. et ROOSENS C., *Les Affaires étrangères au service de la Belgique de 1830 à nos jours*, Mardaga, Bruxelles, 2024 et COOLSAET R., *België en zijn buitenlandse politiek (1830-2015)*, Leuven, 2014.

²⁴ DELOGE P., *Une coopération difficile : les relations belgo-britanniques de sécurité au début de la guerre froide, novembre 1944-décembre 1951*, thèse de doctorat sous la supervision de DUMOULIN M., UCLouvain, 1999.

²⁵ ID., *Défendre la Belgique à l'heure des alliances*, dans DUMOULIN M. (dir.), *Stratégie et acteurs, construire l'Europe au XX^e siècle*, Stuttgart, 2022.

²⁶ VANLANGENHOVE F., *L'accord militaire franco-belge de 1920 à la lumière des documents diplomatiques belges*, dans *Bulletin de la Classe des lettres et des sciences morales et politiques*, t. 53, 1967, p. 520.

²⁷ MANIGART P., *L'évolution des dépenses militaires en Belgique depuis 1900*, dans *Courrier hebdomadaire du CRISP*, n°1009, 1983.

²⁸ HUCORNE M., *L'industrie aéronautique belge*, dans *Courrier hebdomadaire du CRISP*, 1984.

développement de la base aérienne de Florennes »²⁹ illustre, à l'échelle locale, la traduction concrète de ces choix dans l'organisation de l'infrastructure aérienne.

De manière plus marginale, quelques références permettent d'aborder la question de l'aviation militaire coloniale, un sujet largement absent de la production scientifique. Les travaux de Guy Vanthemsche³⁰ constituent une référence incontournable pour l'histoire du Congo, mais sans mention spécifique du rôle de l'aviation. L'article de Jean Buzin : « *The Belgian Congo Air Force* »³¹ semble être, la seule étude centrée sur ce thème, bien qu'elle soit publiée dans un périodique de vétérans. Ce texte, qui ne mentionne pas ses sources mais se présente de manière rigoureuse, témoigne de l'existence de données sur la question, sans pour autant les inscrire dans une analyse plus large ni croiser les apports des archives officielles. L'absence d'études approfondies sur la liquidation du matériel aérien en Afrique du Nord ou sur le rôle du Congo dans la stratégie aérienne belge laisse ainsi un champ encore ouvert à la recherche.

Ce travail entend se situer à l'articulation de ces courants, en mobilisant leurs apports tout en les confrontant dans une perspective critique. Il s'agit de croiser l'histoire opérationnelle, les données techniques et l'analyse politico-diplomatique, en intégrant ponctuellement les aspects coloniaux lorsque leur absence dans la littérature éclaire autrement les priorités belges entre 1920 et 1949. L'objectif n'est pas de renverser l'historiographie, mais d'enrichir la compréhension des choix belges en adoptant une vision d'ensemble, attentive aux interactions entre le champ militaire, les réalités industrielles et les contraintes politiques.

²⁹ DAMBLY A., *Naissance et développement de la base aérienne de Florennes 1943-1955*, Beersel, 2012.

³⁰ VANTHEMSCHE G., *Belgium and the Congo (1885-1980)*, Cambridge University Press, New York, 2012.

³¹ BUZIN J., « *The Belgian Congo Air Force* », *The Air Force that never was... Tout ça ne nous rendra pas le Congo*, dans *VTB Magazine, Le bulletin trimestriel des Vieilles Tigres de l'aviation belge*, n°3, 2006.

**PARTIE I : L'AERONAUTIQUE MILITAIRE PENDANT L'ENTRE-DEUX
GUERRES
(1920-1940)**

INTRODUCTION

L'entre-deux guerres est une période cruciale pour la diplomatie belge et pour le développement de son Aéronautique. Entre la modernisation des effectifs après la Première Guerre mondiale et les commandes de dernière minute pour préparer l'arrivée de la seconde, cette partie vise à aborder de manière exhaustive les questionnements géostratégiques qui ont conditionné les évolutions de l'Aéronautique militaire durant cette période.

Au total, 1152 appareils de six nationalités différentes ont été acquis entre 1920 et 1940. Ces quelques pages visent à en décrire rapidement les spécificités techniques mais surtout leur contexte d'acquisition en gardant en tête la problématique générale du travail, à savoir : comment les choix posés par la Force aérienne belge en matière d'équipement aéronautique ont-ils évolué à travers le temps ? D'un point de vue pratique, cette première partie est divisée en trois sections chronologiques.

Dans un premier temps, ce sont les débuts de l'Aéronautique sous sa forme d'après la Première Guerre mondiale qui seront présentés (1920 – 1926). Ces temps seront marqués par des accords internationaux importants comme l'accord militaire franco-belge de 1920 et le Pacte de Locarno en 1925. Ces accords engendreront des pressions extérieures de modernisation des effectifs de l'armée ce qui sera aussi valable pour l'Aéronautique militaire qui acquerra plus de 500 appareils durant cette période en s'ouvrant au marché international aérien auprès de quatre pays.

La deuxième période étudiée peut être surnommée « l'ère Gillieaux ». En 1928, ce lieutenant-général va prendre le commandement de l'Aéronautique pour lui donner un nouveau visage. Avec son ouverture vers l'extérieur et son souci du détail technique, il va réussir dans un cadre budgétaire strict à « rompre avec la tradition » et fonder une arme crédible, motivée et efficace. Sous son commandement, 496 appareils seront commandés, provenant de cinq pays différents, en privilégiant toutefois l'industrie britannique qui se démarque de ses concurrents.

La troisième section sera dédiée aux quelques années qui précèdent directement la Seconde Guerre mondiale, de 1936 à 1940. Durant ces quatre années, les puissances occidentales sentent que la guerre peut éclater à tout moment. Après avoir opté pour une politique d'indépendance, la Belgique doit préparer la défense de ses frontières. Dans ce contexte de pression internationale, toutes les industries aéronautiques d'Europe tournent à plein régime ! L'Aéronautique belge n'a pas d'autres alternatives que de poser des choix difficiles pour développer ses effectifs et tenter de suivre les développements technologiques

de la fin des années 30 avant l'invasion du 10 mai 1940.

CHAPITRE I : LES DEBUTS DE L'AERONAUTIQUE MILITAIRE EN TEMPS DE PAIX, LES ALLIANCES ET LES BALBUTIEMENTS DE L'INDUSTRIE BELGE (1920-1926)

Le 1^{er} mars 1920, « l'Aviation militaire » change de nom et devient « l'Aéronautique militaire »³², bien que cette nouvelle dénomination n'apporte pas de véritables changements à elle seule, elle témoigne d'une intention des autorités nationales de développer une Force aérienne crédible et indépendante.

Le premier chapitre de la partie I de ce travail a pour objectif de décrire les débuts de cette Aéronautique militaire entre 1920 et 1926. Durant cette période, huit contrats ont été signés pour la livraison de huit types d'appareils de quatre nationalités différentes (France, Angleterre, Italie et Belgique) représentant un total de 539 unités. Dans un premier temps, le contexte géostratégique de l'époque sera décrit de manière générale reprenant les grands traités et les grandes alliances auxquelles la Belgique participe. Ensuite, les différents contrats d'achat et les grandes transformations de l'Aéronautique seront présentés de manière détaillée.

1. Considérations politico-stratégiques

La période de 1920 à 1926 se caractérise par une paix généralisée en Europe qui s'organise, entre-autres, autour de la Société des Nations et de l'occupation du territoire allemand comme le prévoit le Traité de Versailles en 1919. Dans le cadre de ce mémoire, il n'a pas été jugé utile de revenir en détail sur les modalités du traité, raison pour laquelle le cadre chronologique de recherche commence en 1920. Les éléments jugés pertinents qui proviennent des arrangements de 1919 seront évidemment mis en avant dans les différentes sections suivantes.

1.1 Accord militaire franco-belge (1920)

L'accord militaire franco-belge de 1920 est l'élément principal qui définit le positionnement stratégique de la Belgique dans la période étudiée. Il aura de grands retentissements au niveau de la politique nationale mais aussi au niveau des relations avec la Grande-Bretagne³³. En 1914, lorsque les troupes allemandes franchissent la frontière belge, les rêves de neutralité et d'inviolabilité de la Belgique volent en éclats. À la fin de cette guerre, il semble clair que la neutralité promise en 1839 était un mythe³⁴. Pour conserver sa sécurité, la Belgique doit se trouver des garants. M. Hymans, alors ministre des Affaires étrangères,

³² BRACKX D. et al., *100 ans d'aviation en Belgique, op. cit.*, p. 37.

³³ VANLANGENHOVE F., *L'accord militaire franco-belge de 1920, op. cit.*, p. 520.

³⁴ *Ibid.*

annonce le 23 décembre 1919, que la Belgique va chercher des garanties de sécurité auprès de ses alliés originels : la France et la Grande-Bretagne³⁵. Quelques mois avant cette prise de position publique, en août 1918, Hymans et le président de la République s'étaient déjà entretenus à ce sujet, la France désire une alliance avec la Belgique³⁶.

En janvier 1920, la Grande-Bretagne est explicite, elle n'est pas disposée à négocier un accord avec la Belgique et la France. Elle justifie cette décision par les dissensions existantes à propos des sanctions imposées à l'Allemagne. En effet, les Britanniques sont d'avis qu'il faudrait opter pour des sanctions plus douces alors que la France qui a perdu un très grand nombre d'hommes et dont le territoire a été ravagé par les bombardements préférerait des sanctions encore plus lourdes que celles imposées par Versailles³⁷. La Belgique paye les frais de ce désaccord et ne parvient pas à obtenir les garanties de ses deux alliés.

Au mois de juillet 1920, lors d'une conférence à Spa réunissant les dirigeants des trois pays, David Lloyd Georges, le Premier ministre britannique enfonce le clou, un accord d'alliance à trois est « inopportun et prématuré »³⁸. La Belgique se voit contrainte de se tourner vers son voisin du continent, cependant, à l'échelle de la politique nationale, il est inconcevable de former une alliance à deux pour l'opposition flamande et socialiste³⁹. Les relations avec la France ne peuvent donc pas prendre la forme d'une alliance. En laissant les Britanniques de côté, la République et le Royaume vont tout de même trouver un compromis sous la forme d'un accord militaire entre les états-majors belges et français ce qui devrait être accepté par la politique intérieure en Belgique⁴⁰.

Les négociations ont lieu au début de l'été 1920, la Belgique impose une condition : la France doit contribuer à l'organisation d'une coopération économique belgo-luxembourgeoise⁴¹. La République accepte les termes et signe l'accord le 29 juin. Le 10 septembre, le Premier ministre Delacroix signe également le document qui prend le titre suivant : « *Accord militaire défensif franco-belge dans le cas d'une agression allemande non provoquée* ». Conformément aux modalités imposées par la Société des Nations pour une diplomatie plus ouverte, multilatérale et moins secrète il y est enregistré le 27 octobre⁴².

³⁵ *Ibid.*

³⁶ *Ibid.*, p. 521.

³⁷ SOUTOU G.-H., *La négociation du traité de Versailles : exactement ce qu'il ne faut pas faire*, dans *Politique étrangère*, n°3 (automne), 2018, p. 13.

³⁸ VANLANGENHOVE F., *op. cit.*, *L'accord militaire franco-belge de 1920*, p. 523.

³⁹ *Documents diplomatiques belges (1920-1940)*, Académie Royale de Belgique, Commission Royale d'Histoire, t. 1, n° 173, p. 400-401.

⁴⁰ VANLANGENHOVE F., *L'accord militaire franco-belge de 1920*, *op. cit.*

⁴¹ COOLSAET R., DUJARDIN V. et ROOSENS C., *Les Affaires étrangères au service de la Belgique de 1830 à nos jours*, *op. cit.*, p. 148.

⁴² *Ibid.*, p. 162.

Dès son enregistrement, l'accord provoque des contestations dans les sphères de l'opposition en Belgique. La nature de cet accord et les modalités précises de ce dernier ne seront jamais communiquées au public⁴³. Ce secret engendre donc des suspicions du côté belge et des exagérations du côté français. En Belgique, la population craint que cet accord ne soit un synonyme « d'inféodation » à la France et une alliance qui entraînera la Belgique dans des conflits pour lesquels elle ne retrouve aucun intérêt⁴⁴. De la même manière, en France, la signature de l'accord, même auprès des hauts décideurs, est synonyme d'une alliance de fait avec la Belgique alors que l'objectif même de ce dernier était d'éviter cette situation.

Un autre argument qui pousse les opposants à réagir réside dans le fait que l'accord prévoit les modalités de l'occupation de la rive gauche du Rhin à partir de 1923 (Ruhr)⁴⁵. La Grande-Bretagne et les États-Unis voient cette occupation conjointe du territoire allemand d'un très mauvais œil, tout comme l'opposition belge. Il s'agit véritablement d'un positionnement politique qui ne devrait pas avoir sa place dans des « accords militaires » entre états-majors⁴⁶. La posture agressive de la France vis-à-vis de l'Allemagne pourrait emporter la Belgique avec elle. Dès la signature de l'accord, la Belgique n'a, en fait, plus le choix de pouvoir se retirer de cette occupation. Il faut rappeler que, conformément à Versailles, la France, la Grande-Bretagne et la Belgique sont toutes les trois garantes des frontières dessinées en 1919⁴⁷. Que se passerait-il si la France décidait alors de traverser le Rhin et d'attaquer l'Allemagne ? La Belgique se verrait mêlée à un conflit auquel elle n'aurait jamais souscrit.

La tension internationale qui découle de cet accord témoigne, déjà en 1920 que les relations entre les vainqueurs de la guerre s'effritent. Ainsi, la France va se tourner vers d'autres alliances comme la Pologne (1921)⁴⁸ et la Tchécoslovaquie (1924)⁴⁹. Ces nouvelles relations, par le simple fait de leur existence inquiètent les politiques belges et non plus seulement l'opposition. Qu'advierait-il de la Belgique si la France décidait de mobiliser les troupes belges dans le cadre de conflits avec ses nouvelles alliances ?

Cet accord, signé dans la précipitation, dépasse largement les considérations militaires qui étaient supposées se limiter à un « accord défensif en cas d'agression allemande ». L'accord franco-belge sera d'application jusqu'en mars 1936⁵⁰. Il n'a pas été jugé utile de dévoiler dans

⁴³ *Ibid.*, p. 526.

⁴⁴ *Ibid.*, p. 529.

⁴⁵ *Ibid.*, p. 528.

⁴⁶ *Ibid.*, p. 525.

⁴⁷ SOUTOU G.-H., *La négociation du traité de Versailles*, op. cit., p. 14.

⁴⁸ *Documents diplomatiques français (1921)*, Ministère des Affaires étrangères, Commission de publication des documents diplomatiques français, t. 1 (16 janvier – 30 juin), 2004, p. 217.

⁴⁹ DAVION I., Les projets de Foch à l'est de l'Europe (1914-1924), dans *Cahiers du CESAT*, n° 8, 2007, p. 23.

⁵⁰ VANLANGENHOVE F., *L'accord militaire franco-belge de 1920*, op. cit., p. 534.

cette section toutes les conséquences politiques que cet accord a engendrées. Cependant, il sera fait mention de celui-ci à plusieurs reprises dans la suite de cette partie car, à lui seul, il a conditionné le positionnement international de la Belgique pendant seize ans.

1.2 Restructuration de l'Armée belge et chute du Gouvernement Theunis (1923-1924)

En 1923, comme le prévoit l'accord franco-belge, la Belgique va se joindre aux forces françaises pour occuper la Ruhr. Ce déploiement intervient cinq ans après la fin de la Grande guerre. Pour tenir ses engagements, l'Armée belge se doit donc de renforcer ses structures et ses effectifs affaiblis⁵¹.

À nouveau, l'opposition composée de chrétiens démocrates, de socialistes et d'un petit contingent de nationalistes ne comprend pas les raisons de ce programme de réarmement massif proposé par le Gouvernement de Georges Theunis (parti catholique)⁵². En effet, ces dépenses leur paraissent inutiles et exagérées étant donné que l'Europe vit un temps de paix nécessaire pour rebâtir les paysages défigurés par les bombes. Naturellement, le désaccord formulé en 1920 lors de la signature de l'accord franco-belge refait surface sur la scène politique belge : les partis d'opposition se méfient de cette proximité aux modalités secrètes avec la France. Par ces deux arguments, l'opposition parviendra à ses fins en faisant chuter le Gouvernement en place en février 1924⁵³. Cet épisode se devait d'être mentionné car il est la première véritable conséquence qu'aura l'accord de 1920 sur la politique intérieure en Belgique.

1.3 Signature du plan Dawes et retrait des troupes franco-belges en Allemagne (1924)

Le plan Dawes, d'initiative britannique et américaine, vise à adoucir les réparations demandées à l'Allemagne. Il sera signé à Paris le 16 août 1924 pour permettre aux vaincus de relancer leur économie dans les plus brefs délais et retrouver une croissance économique⁵⁴. Une des modalités de ce plan est l'évacuation de la Ruhr de toute présence étrangère : l'Allemagne peut récupérer un accès à son charbon⁵⁵. Cela signifie également que la Belgique et la France doivent quitter la province allemande, ce qui engendrera un rapprochement franco-allemand et apaisera les tensions liées à l'accord de 1920⁵⁶. Il ne faut cependant pas oublier que l'accord défensif tient toujours. La France se rapproche peut-être de son ennemi mais il reste menaçant.

⁵¹ COOLSAET R. et al., *Les Affaires étrangères au service de la Belgique*, op. cit., p. 172.

⁵² *Ibid.*

⁵³ *Ibid.*

⁵⁴ MARIN A., *Dawes (plan)*, dans *Encyclopaedia Universalis* [en ligne], <https://www.universalis.fr/encyclopedia/plan-dawes/> (consulté le 13 juillet 2025).

⁵⁵ *Ibid.*

⁵⁶ COOLSAET R. et al., *Les Affaires étrangères au service de la Belgique*, op. cit., p. 173.

Le retrait des troupes sera effectif au mois d'août 1925, peu avant le Pacte de Locarno⁵⁷.

1.4 Pacte de Locarno : « la Belgique s'engage comme une grande puissance » (1925)

Le 16 octobre 1925, le Pacte de Locarno (ou pacte rhénan) est signé dans le petit village éponyme en Suisse italienne⁵⁸. Celui-ci a pour objectif de rappeler les fondements de la Société des Nations : la réalisation d'une paix durable basée sur l'arbitrage, le désarmement et la sécurité collective⁵⁹. Parmi les signataires se retrouvent la Belgique, la France, la Grande-Bretagne, l'Italie et l'Allemagne. Les cinq pays se sont engagés à garantir la paix en Europe selon les frontières dessinées à Versailles⁶⁰. Si un conflit devait intervenir au sujet de ces délimitations territoriales, les signataires devraient recourir à l'arbitrage d'un autre membre du pacte plutôt que de prendre les armes. Une autre disposition du pacte rappelle également que la Rhénanie doit impérativement rester démilitarisée⁶¹.

Le Pacte de Locarno engendre des retombées importantes en Belgique. Après six longues années d'attente, la Grande-Bretagne accepte enfin de se joindre à la France pour garantir les frontières de la Belgique (avec l'Italie et l'Allemagne). Les aspirations de Hymans de 1919 sont réalisées. À partir de 1925, les grandes puissances européennes se retrouvent liées par un pacte qui satisfait à la position plus modérée que défendent les Britanniques et les Américains depuis la création de la Société des Nations. Même si la paix semble assurée, la Belgique se doit, à nouveau, de procéder à une restructuration de son armée. Comme l'a dit Paul-Henri Spaak en 1955 : « À Locarno, la Belgique s'est engagée comme une grande puissance »⁶². Par-là, il veut rappeler qu'en bénéficiant de la garantie de ses frontières par des alliés puissants tels que la Grande-Bretagne et la France, la Belgique se doit également de garantir les leurs en cas d'attaque ou de débordement. En octobre 1925, en signant le pacte, elle n'en a clairement pas les moyens.

L'initiative de restructuration de l'armée, est proposée par le Gouvernement qui succède à celui de Theunis tombé en 1924 : le Gouvernement Pouillet établi en 1925⁶³. Émile Vandervelde, bras droit de Prosper Pouillet se verra attribuer le poste de ministre des Affaires étrangères. Il s'agira en fait du premier socialiste qui a occupé cette fonction⁶⁴. Quelques temps

⁵⁷ *Ibid.*

⁵⁸ MARIN A., *Locarno (accords de)*, dans *Encyclopaedia Universalis* [en ligne], <https://www.universalis.fr/encyclopedie/accords-de-locarno/> (consulté le 13 juillet 2025).

⁵⁹ *Ibid.*

⁶⁰ COOLSAET R. et al., *Les Affaires étrangères au service de la Belgique*, op. cit., p. 173.

⁶¹ *Ibid.*

⁶² *Ibid.*, p. 174.

⁶³ *Ibid.*

⁶⁴ DEBUNNE O., *Vandervelde (Émile)*, dans *Encyclopaedia Universalis* [en ligne],

après, ce dernier qualifie le Pacte de Locarno comme complétant l'accord de 1920⁶⁵. Le 15 novembre 1927, il ira même plus loin pour rassurer l'opposition en disant : « grâce à Locarno, la Belgique n'entretient aucune relation de dépendance, ni de vassalité »⁶⁶.

Dans la pratique, ce Gouvernement catholique-socialiste va mettre en œuvre une politique extérieure conforme au discours qui était tenu par l'opposition de 1924 : il va en finir avec les relations uniquement bilatérales avec la France et s'ouvrir à d'autres horizons⁶⁷. Même si le Gouvernement Pouillet tiendra moins d'un an, Vandervelde restera au poste dans le Gouvernement suivant jusqu'en 1927⁶⁸. Ce dernier est un ministre des Affaires étrangères qui rompt avec la tradition en accordant beaucoup d'importance à la coopération internationale. Il s'agit d'un grand défenseur de la Société des Nations et du Pacte de Locarno⁶⁹. Il va également mettre un point d'honneur sur le développement du commerce international en créant le Comité national de commerce extérieur⁷⁰. Il faut également noter que dans le même temps, la France entame une période de protectionnisme ce qui ne rend pas la tâche aisée au Comité⁷¹.

En ce qui concerne la restructuration de l'armée nécessaire pour pouvoir tenir les engagements internationaux, elle peine à être acceptée car la Belgique fait face à une crise financière importante. Le Gouvernement dévalue le franc belge pour tenter d'en sortir ce qui limite sérieusement les possibilités de dépenses militaires⁷². Les données manquent pour définir ce moment précis de restructuration de l'Armée belge, il semble toutefois que les budgets attribués à cet effet aient été fortement réduits. En tout cas, au niveau des dépenses dans le domaine de l'Aéronautique militaire, aucun appareil n'a été acheté à l'étranger en 1925 et 1926.

2. Développement et nouvelles acquisitions de l'Aéronautique militaire

Entre 1920 et 1926, l'Aéronautique militaire belge tente de se forger une crédibilité en se basant sur les restes de la Première Guerre mondiale. Cette période est marquée par l'acquisition de 539 appareils auprès de quatre pays (France, Grande-Bretagne, Italie, Belgique). D'autres développements, incluant la création de la SABCA et l'ouverture de l'école de Wevelgem, démontrent une réelle volonté de développement structuré. Naturellement, ces évolutions seront conditionnées par le contexte politico-stratégique et les évolutions techniques du monde aéronautique.

<https://www.universalis.fr/encyclopedie/emile-vandervelde/> (consulté le 13 juillet 2025).

⁶⁵ COOLSAET R. et al., *Les Affaires étrangères au service de la Belgique*, op. cit., p. 174.

⁶⁶ VANLANGENHOVE F., *L'accord militaire franco-belge de 1920*, op. cit., p. 529.

⁶⁷ DEBUNNE O., *Vandervelde (Émile)*, op. cit.

⁶⁸ *Ibid.*

⁶⁹ *Ibid.*

⁷⁰ *Ibid.*

⁷¹ VANLANGENHOVE F., *L'accord militaire franco-belge de 1920*, op. cit., p. 529.

⁷² GERARD E., *La démocratie rêvée, bridée et bafouée : 1918-1939*, Bruxelles, 2010, p. 1887.

2.1 Organigramme de l'Aéronautique militaire (années 1920)

Avant de se lancer dans l'énumération des appareils militaires belges de 1920 à 1926, il convient de présenter l'organisation de l'Aéronautique militaire en 1920 lors du changement de nom⁷³. Ce tableau présente la localisation des différents groupes sur la carte et le rôle des escadrilles qui les composent. Naturellement, entre 1920 et 1926, cet organigramme a légèrement évolué. Cependant, il faudra attendre la phase de modernisation de 1936 pour observer des changements majeurs.

Tableau 1 – Organigramme de l'Aéronautique militaire dans le courant des années 1920

Groupe	Nombre d'escadrilles	Rôle	Base opérationnelle
<i>I</i>	4	Aérostation	Zellik
<i>II</i>	6	Observation	Goetsenhoven
<i>III</i>	4	Coopération	Evere
<i>IV</i>	3	Chasse	Schaffen
<i>V</i>	2	Chasse	Nivelles
<i>VI</i>	4	Reconnaissance	Bierset
<i>VII</i>	4	Services techniques	Evere
<i>VIII</i>	3	Écolage	As / Wevelgem (à partir de 1924)

2.2 Fondation de la SABCA (1920)

Le 16 décembre 1920, la Société Anonyme Belge de Construction Aéronautique est fondée à Haren par Georges Nélis avec le soutien du Roi Albert I^{er}⁷⁴. La création de cette société s'inscrit dans un plan de développement au sens large de l'aviation en Belgique. Autant dans le domaine de l'aviation civile que militaire, la SABCA sera un véritable succès. La société de Nélis deviendra rapidement, le fournisseur exclusif de la SNETA (ancêtre de la SABENA) et de l'Aéronautique militaire⁷⁵. En effet, en 1922, le Gouvernement belge s'est engagé à commander pour un montant de six millions de francs belges chaque année⁷⁶. Dans un premier temps, le rôle de la société anonyme a été de réparer et entretenir les appareils allemands et les « dommages de guerre » récupérés en 1918 avant de se lancer dans la production de larges commandes d'appareils sous licence⁷⁷.

2.3 SAML Aviatic (1921)

L'*Aviatic* est un avion d'entraînement italien qui pouvait être équipé de mitrailleuses

⁷³ BRACKX D. et al., *100 ans d'aviation en Belgique, op. cit.*, p. 37.

⁷⁴ HUCORNE M., *L'industrie aéronautique belge, op. cit.*, p. 9.

⁷⁵ BRACKX D. et al., *100 ans d'aviation en Belgique, op. cit.*

⁷⁶ HUCORNE M., *L'industrie aéronautique belge, op. cit.*

⁷⁷ *Ibid.*

pour l'entraînement au tir. Chasseur vétéran de la Première Guerre mondiale, il avait pour objectif de former les pilotes de chasse à l'école aéronautique de As (Limbourg). Les données le concernant sont assez restreintes, il semblerait que seulement dix appareils aient été utilisés entre 1921 et 1922. En raison de nombreux accidents, cet avion a rapidement été retiré du service actif⁷⁸⁷⁹.



Figure 1 - SAML Aviatric

En ce qui concerne le contexte d'acquisition, il n'y a pas de réelle justification à cet achat si ce n'est que dans le contexte de fondation de l'Aéronautique militaire, un nouvel appareil d'entraînement était nécessaire vu la destruction quasi-totale de la flotte de 1914 durant la guerre⁸⁰. L'*Aviatric* représente donc un échec pour la Belgique. Dans les premières années de développement du monde aéronautique, il était en réalité assez courant qu'un pays achète quelques appareils pour les tester avant de réaliser une commande plus importante. D'autres appareils, qui seront décrits plus loin dans ce travail, ont eu un destin semblable à l'avion d'entraînement de SAML, ce n'était manifestement pas un problème en soi pour les autorités nationales.

2.4 Bristol fighter type 17 – « Bristol 300 » (1921)

Dans le nouvel organigramme de l'Aéronautique militaire de 1920, le Groupe III dit « de coopération » a été créé à Evere. Au sein des six escadrilles qui composent ce dernier, trois d'entre elles sont dédiées à l'observation et à la reconnaissance. Cependant, aucun appareil de la flotte n'est disponible pour assurer cette tâche. La Belgique a donc choisi le biplace britannique *Bristol fighter type 17* (aussi appelé « Bristol 300 » pour les 300 chevaux qui alimentent son moteur)⁸¹. Ainsi, entre les mois d'octobre 1921 et juillet 1922, les huit premiers

⁷⁸ BRACKX D., *S.A.M.L.*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/s-a-m-l> (consulté le 13 juillet 2025).

⁷⁹ Référence de l'illustration : *Ibid.*

⁸⁰ ID., *100 ans d'aviation en Belgique, op. cit.*, p. 37.

⁸¹ *Bristol F.2b Fighter Type 17 - "Bristol 300"*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/bristol-300> (consulté le 13 juillet 2025).

biplaces d'observation ont été livrés directement depuis les usines Bristol. Ensuite, entre 1923 et 1925, après avoir été testés et validés par les pilotes du Groupe III, la SABCA a été chargée de produire 41 appareils pour compléter les effectifs. En fin de carrière, l'appareil sera transféré à l'école de Wevelgem en 1925⁸²⁸³.

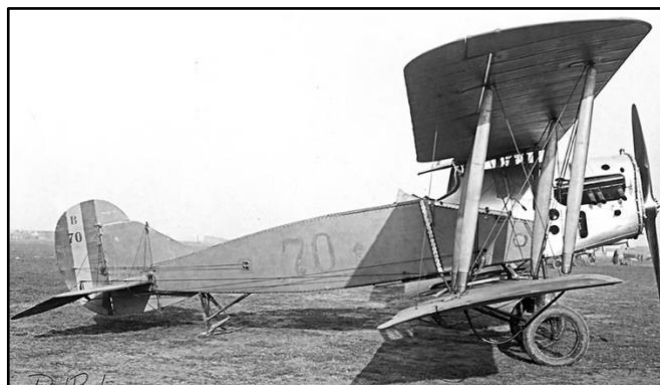


Figure 2 - Bristol Fighter Type 17

Cette commande de 49 appareils n'est pas anodine. En effet, il s'agit de la première commande significative depuis la restructuration de 1920, la première coopération avec les industries britanniques et le premier contrat de production sous licence assuré par les usines de la SABCA.

2.5 Ansaldo A300/4 (1921)

De la même façon que pour le Groupe III, de nouveaux appareils étaient nécessaires pour remplir les tâches d'observation du Groupe II. En mai 1921, contre toutes les recommandations qui lui avaient été faites par les autorités de l'Aéronautique, le chef du service de l'air auprès du ministère de la Défense le colonel Van Crombrugge a passé commande aux industries italiennes Ansaldo⁸⁴. Le A300 lui semblait tout à fait capable de réaliser les missions qui lui incomberaient et ceci pour un prix avantageux. La première partie de la commande (trente appareils) a directement été réglée avec les industries italiennes alors que les 44 appareils suivants ont été produits à Haren dans les locaux de la SABCA⁸⁵⁸⁶.

⁸² *Ibid.*

⁸³ Référence de l'illustration : *Ibid.*

⁸⁴ ID., *Ansaldo A300-3 & A300-4*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/ansaldo-a300-3-a300-4> (consulté le 13 juillet 2025).

⁸⁵ *Ibid.*

⁸⁶ Référence de l'illustration : *Ibid.*

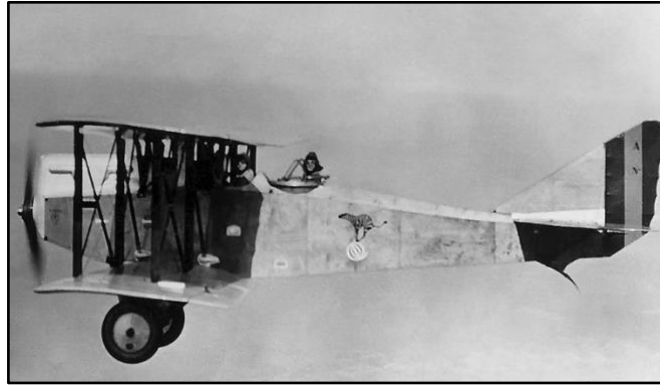


Figure 3 - Ansaldo A300/4

Du point de vue politique, il s'agissait d'une bonne affaire, dans la pratique, c'était bien moins le cas. L'appareil d'observation italien a écopé du surnom de « cercueil volant » à cause des nombreux accidents dus à l'instabilité de l'appareil surtout à faible vitesse⁸⁷. En plus de cette instabilité naturelle, une erreur s'était glissée dans les plans fournis par Ansaldo à la SABCA. Il fallait donc emporter un poids en plomb pour lester la queue de l'appareil pour tenter de stabiliser ce dernier⁸⁸. Ce deuxième appareil italien représente, à nouveau, un échec pour l'Aéronautique, échec qui découle directement d'un choix politique. L'appareil est toutefois resté en service jusqu'en 1928 comme seul appareil d'observation à Goetsenhoven (Groupe II) et en partie à l'école d'As jusqu'en 1924, année où il sera transféré à l'école de Wevelgem fraîchement inaugurée⁸⁹.

2.6 Avro 504k (1921)

L'*Avro 504k*, tout comme l'*Aviatic* est un vétéran de la Grande Guerre qui a fait ses preuves dans les rangs de la Royal Air Force. L'appareil est présenté à Evere en 1920 aux autorités belges alors à la recherche d'un appareil d'entraînement robuste et fiable⁹⁰. Après avoir été séduites par les performances de cet avion d'observation et de communication, ces autorités passent deux commandes successives pour deux fois six appareils directement auprès des industries *Vickers Ltd* en charge de la production des *Avro* à l'époque⁹¹⁹².

⁸⁷ *Ibid.*

⁸⁸ *Ibid.*

⁸⁹ *Ibid.*

⁹⁰ ID., *Avro 504K*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/avro-504k> (consulté le 13 juillet 2025).

⁹¹ *Ibid.*

⁹² Référence de l'illustration : *Ibid.*



Figure 4 - Avro 504k

Au mois d'avril 1921, les douze premiers appareils sont livrés à l'école d'As pour compléter, avant de tout à fait remplacer, la flotte d'*Aviatic*. Un peu plus tard dans l'année, l'avion démontre des performances tout à fait satisfaisantes, une nouvelle commande de 38 appareils est alors passée, cette fois auprès d'une autre industrie britannique dont le nom semble avoir échappé à la postérité⁹³. En 1924, quelques 24 appareils sont produits par la SABCA pour compléter l'effectif complet de 74 appareils d'entraînement de type *Avro 504k*. Après de bons et loyaux services, le *504k* sera retiré du service en 1929⁹⁴.

2.7 Morane Saulnier MS-35 type AR (1921)

Le Morane Saulnier MS-35, un avion monoplan français moderne pour l'époque a été sélectionné par les autorités belges en 1921 pour devenir l'appareil d'entraînement avancé de l'Aéronautique à As⁹⁵. Après l'entraînement de base sur l'*Avro 504k* et le Caudron GIII (un vestige français de la Première Guerre mondiale), les pilotes sont confrontés à un programme d'entraînement complémentaire comprenant notamment toute une série de figures acrobatiques. Le même schéma que pour les appareils précédents s'applique : dans un premier temps, en avril 1921, une commande est passée directement auprès des industries Morane Saulnier (12 appareils) avant de passer à une production sous licence à Haren lorsque l'appareil a été testé (20 appareils). En 1929, les avions acrobatiques français bien usés sont retirés du service⁹⁶⁹⁷.

⁹³ *Ibid.*

⁹⁴ *Ibid.*

⁹⁵ Morane Saulnier MS35 Type AR, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/morane-saulnier-ms35-type-ar> (consulté le 13 juillet 2025).

⁹⁶ *Ibid.*

⁹⁷ *Ibid.*



Figure 5 - Morane Saulnier MS-35 type AR

2.8 Breguet XIX (1922)

En 1921, la compagnie *Breguet* présente son nouveau chasseur : le *Breguet XIX* au septième Salon de l'Aéronautique à Paris⁹⁸. Ce chasseur de dernière génération a l'ambition de remplacer le *Breguet XIV* qui a fait ses preuves tout au long de la Grande Guerre⁹⁹. En 1922, les premiers vols d'essai sont réalisés, les autorités belges sont très séduites par les performances du biplace : l'accord est signé, la Belgique commande sept appareils directement auprès de l'usine *Breguet* et obtient la licence pour la production de 171 appareils à l'usine SABCA¹⁰⁰¹⁰¹.



Figure 6 - Breguet XIX

Cet appareil représente un grand succès pour l'aéronautique française : entre 1700 et 1900 unités seront produites dans le monde. Le véritable atout de cet avion de reconnaissance est sa maniabilité et sa capacité à être modulé pour différentes missions. Assez rapidement, au vu des capacités de sa structure, une deuxième version de l'appareil a même été développée

⁹⁸ BRACKX D., *Breguet XIX A²B²*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/breguet-xix-a2b2-homepage> (consulté le 13 juillet 2025).

⁹⁹ *Ibid.*

¹⁰⁰ *Ibid.*

¹⁰¹ Référence de l'illustration : *Ibid.*

pour assurer des missions de bombardement¹⁰².

Par cet achat, l'Aéronautique militaire belge se dote d'un appareil d'observation et de bombardement de haute qualité, qui s'est révélé particulièrement efficace, notamment lors de longues missions de liaison vers le Congo¹⁰³. Cet avion demeure l'un des plus significatifs de l'entre-deux-guerres pour la Belgique. Sa longévité et le nombre d'unités produites entre 1922 et 1930 (178 exemplaires) témoignent de sa grande fiabilité. « Le 19 » a traversé les décennies, s'adaptant aux évolutions et restructurations de l'Aéronautique, avant son retrait du service actif en 1939. À cette date, il était principalement utilisé pour des missions de communication et pour l'entraînement à l'école de tir d'Ostende¹⁰⁴.

2.9 Nieuport Delage Nid29C1 (1922)

En 1920 et 1921, les efforts des autorités belges se sont concentrés sur la construction d'une flotte « moderne » dans les secteurs de : la reconnaissance, l'observation, l'entraînement, la communication et, dans une moindre mesure, le bombardement. En 1922, il était donc temps de se pencher sur la question de la chasse qui représentait alors un « cauchemar de maintenance »¹⁰⁵. La flotte était constituée de vétérans de la Grande Guerre comme le *Sopwith Camels* (Grande-Bretagne), le *Hanriot HD.1* (France), le *Spad XIII* (France) et le *Fokker D.VII* (Allemagne)¹⁰⁶. Au niveau de l'Aéronautique, il était indispensable de standardiser le type de chasseurs en usage¹⁰⁷.



Figure 7 - Nieuport Delage Nid29C1

Ce choix n'a plus été laissé au hasard comme cela a pu être le cas avec l'*Aviatic* en 1920 ou avec la commande impulsive d'*Ansaldo* en 1921. Cinq appareils de trois nationalités

¹⁰² *Ibid.*

¹⁰³ *Ibid.*

¹⁰⁴ *Ibid.*

¹⁰⁵ ID., *100 ans d'aviation en Belgique, op. cit.*, p. 37.

¹⁰⁶ *Ibid.*

¹⁰⁷ Référence de l'illustration : ID., *Nieuport Delage Nid29C1* dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/nieuport-delage-nid-29-c1> (consulté le 12 août 2025).

différentes ont été mis en compétition avant de faire un choix. Le 19 août 1921, à Evere, une compétition est organisée entre les quelques appareils « de test » acquis par la Belgique :

Tableau 2 – Appareils en compétition pour devenir le chasseur standard de l’Aéronautique militaire (août 1921)

Type d’appareil	Nombre d’appareils « test »	Nationalité
<i>Sopwith 7F.1 « Snipe »</i>	1	Grande-Bretagne
<i>Matrinsyde F.4 « Buzzard »</i>	2	Grande-Bretagne
<i>Morane Saulnier MS-30 AI</i>	3	France
<i>ANSALDO Ballila</i>	1	Italie
<i>Nieuport Delage Nid 29 CI</i>	Inconnu	France

Après une journée de démonstrations, le Nieuport Delage 29 est désigné comme « l’appareil le plus adapté pour satisfaire aux exigences pour devenir l’avion de chasse standard de l’Aéronautique militaire »¹⁰⁸. Le bon de commande est alors signé en 1922 pour 108 appareils : vingt seront livrés directement par l’entreprise Nieuport et 88 seront construits à Haren. Ces appareils sont répartis dans les six escadrilles des deux groupes de chasse à Schaffen (Groupe IV) et Nivelles (Groupe V) aux côtés de quelques *Spad XIII* qui resteront encore en usage quelques années (date précise de sortie du service actif inconnue)¹⁰⁹. Certains *Nieuport* seront transférés à l’école de pilotage Wevelgem après 1924. Après une petite décennie de service, en 1931, le *Nid 29* quittera définitivement les escadrilles opérationnelles au profit de nouveaux appareils plus performants comme l’*Avia BH-21* et le *Fairey Firefly*¹¹⁰.

2.10 Analyse des marchés aéronautiques espagnols (1923)

Ce point ne concerne pas un appareil en particulier mais mérite toutefois d’être mentionné. Dans les archives du ministère des Affaires étrangères, un dossier « *Aviation militaire – Divers pays* » contient un rapport de l’ambassadeur belge en Espagne concernant l’aviation militaire¹¹¹. En effet, le représentant belge à Madrid avait été chargé de surveiller les achats d’appareils qu’effectuerait l’Espagne.

En décembre 1922, il indique que l’Espagne a décidé de commander des *Nieuport 29* et quelques *Fokker* pour rénover ses escadrilles de chasse. Un peu plus tard, il rédige un autre rapport dans le courant du mois de mars 1923. L’ambassadeur y souligne le fait que lors des

¹⁰⁸ *Ibid.*

¹⁰⁹ *Ibid.*

¹¹⁰ *Ibid.*

¹¹¹ BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales depuis 1830 ainsi que la correspondance politique et séries générales depuis 1934*, n°11.220 – Aviation militaire, divers 1923-1940, *Rapport de l’ambassadeur de Belgique en Espagne (9 mars 1925)*.

diverses démonstrations aériennes, les autorités espagnoles qualifient les appareils français de « dominants » face aux appareils britanniques alors qualifiés de « médiocres ». Ces rapports sont postérieurs aux différents achats réalisés entre 1920 et 1922, ils n'ont donc pas influencé les choix posés par les autorités belges. Cependant, ils attestent d'un positionnement similaire à celui de la Belgique en ce qui concerne l'orientation des commandes. Les appareils français semblent dominer le marché entre 1920 et 1925.

2.11 École de pilotage militaire de Wevelgem (1924)

Un autre élément important de l'évolution de l'Aéronautique est l'ouverture de l'école de pilotage militaire à Wevelgem, près de Courtrai. Avant la Première Guerre mondiale et pendant celle-ci, les aviateurs étaient formés en France et la plupart du temps à leurs propres frais¹¹². Après la guerre, l'école de vol pour tous les pilotes belges se base à As dans le Limbourg. Dans le cadre de la réorganisation de l'armée en 1923 et pour des raisons économiques liées à l'exploitation du charbon limbourgeois, l'Aéronautique doit déplacer l'école. Le terrain d'aviation construit dans le village de Wevelgem en 1916 par les Allemands correspond parfaitement aux critères requis par les autorités¹¹³. En 1924, l'école est inaugurée et prête à accueillir les nouveaux appareils acquis par l'Aéronautique comme le *Bristol « 300 »*, le *504k* et bien d'autres ensuite. Jusqu'à l'éclatement de la Seconde Guerre mondiale, tous les pilotes belges seront formés à la base aérienne de Wevelgem qui se développera petit à petit pour devenir un vaste complexe avec de nombreux hangars¹¹⁴. En ce qui concerne le tir aérien, il existe une autre école à Ostende dans les années 20 mais les informations la concernant sont très restreintes.

2.12 Renard et Stampe & Vertongen RSV26/180 (1925)

L'histoire du *RSV 26/180* est complexe et truffée de détails trop techniques que pour les aborder dans le cadre de ce travail. Toutefois, il est impératif de mentionner cet appareil étant donné qu'il s'agit du premier appareil belge commandé par l'Aéronautique en 1925. La même année, onze appareils sont livrés dans la première version de l'avion principalement pour rejoindre le programme d'entraînement à Wevelgem¹¹⁵. En 1929, il a également servi dans un programme de développement d'une nouvelle motorisation avant de revenir à l'école de pilotage militaire pour se consacrer complètement à l'entraînement de nuit et à faible visibilité.

¹¹² L'aéroport de Courtrai-Wevelgem, dans *Flanders Aviation Society* [en ligne], <https://fasinfo.be/francais/> (consulté le 13 juillet 2025).

¹¹³ *Ibid.*

¹¹⁴ *Ibid.*

¹¹⁵ BRACKX D., *Renard Stampe & Vertongen RSV 26/180*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/rsv-26-180> (consulté le 13 juillet 2025).

Pour réaliser ces entraînements dans les meilleures conditions, l'effectif de onze appareils s'est vu complété de quatorze modèles *RSV26/180* dont le design a été retravaillé dans un « style Morane Saulnier »¹¹⁶¹¹⁷.



Figure 8 - *Renard et Stampe & Vertongen RSV26/180*

Dans les années 1930 et 1931, cinq autres appareils supplémentaires rejoindront Wevelgem. Cette nouvelle livraison amène l'effectif à un total de 30 appareils. Les entreprises Renard et Stampe & Vertongen attendaient de nouvelles commandes, cependant, en 1932, l'Aéronautique décide de se tourner vers l'*Avro 504n*, une version améliorée du *504k* que les pilotes connaissent déjà bien¹¹⁸.

La carrière du premier appareil belge de l'Aéronautique prendra fin en 1936, il sera remplacé par un autre appareil belge : le *Stampe & Vertongen SV-5*. Les appareils restants ne seront pas mis à la casse : dix *RSV26* seront vendus à des sociétés civiles et continueront à sillonner les cieux jusqu'au déclenchement de la Seconde Guerre mondiale¹¹⁹.

3. Relations entre contexte géostratégique et investissements aéronautiques militaires

Entre 1920 et 1926, l'Aéronautique militaire connaît une modernisation notable avec 539 appareils acquis auprès de quatre pays. Ces choix, conditionnés par les avancées techniques et surtout par le contexte géostratégique, sont influencés par l'accord franco-belge de 1920, les tensions avec la Grande-Bretagne, les engagements du Traité de Versailles, la restructuration de l'armée et les balbutiements de l'industrie nationale.

L'accord militaire franco-belge de 1920, signé initialement pour contrer une agression allemande, façonne la politique belge, mais suscite des tensions internes et internationales.

¹¹⁶ *Ibid.*

¹¹⁷ Référence de l'illustration : *Ibid.*

¹¹⁸ *Ibid.*

¹¹⁹ *Ibid.*

Avec 60 % des appareils commandés d'origine française, la Belgique s'appuie sur sa voisine pour moderniser sa flotte, reflétant la proximité imposée par cet accord. La réticence britannique à rejoindre cette alliance, due à des divergences sur les sanctions contre l'Allemagne, justifie peut-être le faible nombre d'acquisitions auprès de Londres (environ 20 % des commandes), renforçant la dépendance envers la France.

La restructuration de l'armée en 1923, motivée par l'occupation de la Ruhr aux côtés de la France, accentue les tensions politiques. L'opposition, méfiante envers cet engagement et l'accord de 1920, provoque la chute du Gouvernement Theunis en 1924. Cette crise freine les investissements militaires, mais l'Aéronautique maintient ses efforts de modernisation, notamment via la production locale d'appareils sous licence.

Le plan Dawes (1924) et le Pacte de Locarno (1925) redéfinissent le positionnement belge. Le retrait des troupes franco-belges de la Ruhr apaise les tensions, tandis que Locarno engage la Belgique comme garante des frontières de 1919, aux côtés de la France et de la Grande-Bretagne. Ces engagements exigent une armée crédible, poussant l'Aéronautique à acquérir des appareils polyvalents pour la chasse, la reconnaissance et l'entraînement, souvent produits localement pour réduire les coûts.

La création de la SABCA en 1920, soutenue par le Roi Albert Ier, marque l'essor de l'industrie aéronautique belge, avec 5 % des appareils commandés (principalement pour l'entraînement). Environ 15 % des acquisitions, d'origine italienne, traduisent une volonté de diversifier les partenaires, bien que ces commandes soient marquées par des échecs techniques. L'ouverture de l'école de pilotage de Wevelgem en 1924, en réponse à la crise financière et à la réorganisation de l'armée, centralise la formation des pilotes, renforçant la professionnalisation de l'Aéronautique.

Les choix belges, guidés par des considérations techniques et politiques, reflètent parfois des décisions hâtives, comme les acquisitions italiennes, mais privilégient la fiabilité française. L'accord de 1920 et Locarno conditionnent ces orientations, tandis que la crise financière limite les budgets. Ces développements posent les bases d'une Aéronautique plus autonome, préparant la Belgique à ses engagements internationaux.

CHAPITRE II : L'AÉRONAUTIQUE MILITAIRE EN RESTRUCTURATION SOUS LA SUPERVISION DU LIEUTENANT-GENERAL GILLIEAUX (1927-1935)

Entre 1927 et 1935, l'Aéronautique a connu de grands changements notamment grâce au lieutenant-général Gillieaux que la postérité a qualifié de « *Air minded* ». Cet ancien artilleur va véritablement transformer l'Aéronautique pour l'amener à la meilleure version d'elle-même avant la Seconde Guerre mondiale. Avant d'aborder en détail les transformations apportées par Gillieaux, il convient, comme dans le premier chapitre de cette partie I, de revenir sur quelques éléments du contexte politique et stratégique qui évolue encore beaucoup à cette période.

Étant donné que les types d'appareils livrés sont très variés entre 1927 et 1935 (quinze modèles), les différentes acquisitions ne seront plus abordées sous le format d'une liste chronologique mais elles seront regroupées selon le pays d'origine pour améliorer la lisibilité de l'analyse. Au total, entre 1927 et 1935, 496 appareils seront livrés à la Belgique en provenance de cinq pays différents (Angleterre, Belgique, Tchécoslovaquie, France et Pays-Bas).

1. Considérations politico-stratégiques

Durant les neuf années qui sont étudiées dans cette section, le contexte politico-stratégique « post-Locarno » évolue encore de manière significative. La Belgique connaîtra une restructuration complète de son armée. Les accords franco-belges de 1920 vont encore ébranler la politique intérieure et extérieure du Royaume. Et enfin, face au réarmement allemand contraire au Traité de Versailles, les Britanniques vont réagir fermement à travers plusieurs déclarations importantes prononcées lors de la « Conférence morale de Londres ».

1.1 Renforcement de la Défense nationale et restructuration de l'Aéronautique (1928-1929)

Après Locarno, il était évident que l'Armée belge devait faire peau neuve pour pouvoir au moins faire croire qu'elle serait capable de tenir ses engagements concernant les frontières de Versailles. En 1924 et en 1925, sous les gouvernements Theunis et Poulet, les autorités militaires ne sont pas parvenues à lancer des réformes significatives, ni à débloquer un budget à cet effet. Sans surprise, la crise des années 30, amorcée en 1929, ne va pas faciliter la tâche au ministère de la Défense.

En 1929 et 1930, de grosses restrictions budgétaires s'appliquent au budget de la Défense ce qui engendrera une réorganisation profonde de l'Aéronautique. Lors du Conseil des ministres du 27 juin 1929, c'est assez clair : « M. le Ministre des Finances demande également

à M. le Ministre de la Défense nationale de tenter un effort de compression »¹²⁰. Trois groupes sont supprimés faisant passer les effectifs à 260 avions (et quelques réserves) et un personnel de 1990 hommes¹²¹. À ce moment-là, les appareils qui étaient encore opérationnels dans les groupes supprimés sont donc transférés à l'école de Wevelgem. C'est le sort qu'a subi le *Bristol* « 300 », appareil de reconnaissance, au moment de la suppression du Groupe III de coopération à Evere¹²².

Bien que cette restructuration chamboule l'organisation générale de l'Aéronautique, les autorités sont conscientes que pour maintenir une certaine crédibilité, il sera indispensable de suivre les développements techniques et opérationnels. Ainsi, entre le mois de juin 1929 et le mois de juillet 1932, une délégation belge est envoyée aux Pays-Bas afin d'évaluer le fonctionnement de leur industrie aéronautique ainsi que le processus de formation de leurs aviateurs militaires¹²³. Cette mission s'est révélée être un grand succès, l'entente avec les autorités aéronautiques néerlandaises a été plus que cordiale, ce qui a peut-être conditionné l'achat des *Fokker FVII.B* en 1932. Il faut également noter que durant l'été 1932, le lieutenant-général Gillieaux s'est joint la délégation¹²⁴. À ce moment-là, il occupe la fonction d'Aide de camp du Roi de manière provisoire entre ses deux mandats de commandant de l'Aéronautique militaire (1928-1932 et 1933-1935)¹²⁵.

1.2 Discours du Maréchal Pétain et tensions politiques autour de l'accord franco-belge de 1920 (1930)

En octobre 1930, à Paris, le Maréchal Pétain s'adresse à l'ambassadeur de Belgique en lui indiquant que « en cas de guerre franco-allemande, l'armée française pénétrerait en Belgique, que celle-ci y consentît ou non »¹²⁶. Ce positionnement radical et presque agressif d'un représentant important du Gouvernement français a bien évidemment été conservé dans les hautes sphères politiques¹²⁷. Dévoiler cette information au grand public aurait certainement

¹²⁰ BRUXELLES, Archives de l'état en Belgique, *Procès-verbaux du Conseil des Ministres* [en ligne], *Conseil de cabinet du 27 juin 1929. Procès-verbal*, http://extranet.arch.be/510_1527_000_B/510_1527_000_04621_000/510_1527_000_04621_000_00_0513.pdf#search=%22budget%20armée%22 (consulté le 14 juillet 2025).

¹²¹ BRACKX D. et al., *100 ans d'aviation en Belgique*, op. cit., p. 37.

¹²² *Bristol F.2b Fighter Type 17*, op. cit.

¹²³ BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales*, op. cit., n°11.220 – Aviation militaire, divers 1923-1940, Pays-Bas, aviation militaire, voyage d'une mission militaire belge pour y étudier les méthodes d'instructions, etc (juin 1929, juillet 1932).

¹²⁴ *Ibid.*

¹²⁵ DERAUW C., *Archives de Maurice Gillieaux, Notice bibliographique*, dans *Archives de l'Université Catholique de Louvain-la-Neuve* [en ligne], <https://archives.uclouvain.be/atom/downloads/archives-de-maurice-gillieaux.pdf> (consulté le 14 juillet 2025).

¹²⁶ VANLANGENHOVE F., *L'accord militaire franco-belge de 1920*, op. cit., p. 531.

¹²⁷ *Ibid.*

engendré un soulèvement politique inédit au vu du positionnement public par rapport aux relations bilatérales avec la France. Le 28 octobre, Paul Hymans alors ministre des Affaires étrangères entend les inquiétudes du Roi Albert, il craint que la Belgique ne soit emportée dans des conflits extérieurs qui la dépassent. Il songe notamment à une intervention française en Pologne en cas d'agression allemande¹²⁸. Hymans doit réagir, cependant, il ne serait pas réaliste de répudier l'accord après tous les débats qu'il a engendrés avec l'opposition et de l'opinion publique. Le seul moyen de réaffirmer le positionnement de la Belgique est d'adopter une position ferme et de rappeler aux autorités françaises la réelle nature de l'accord qui est un accord purement militaire de défense et non un pacte d'alliance bilatéral¹²⁹.

Le 4 mars 1931, le ministre des Affaires étrangères prononce un discours qui affirme clairement la position de la Belgique par rapport à son accord avec la France. Il annonce que l'accord entre les états-majors « n'a jamais eu et ne saurait avoir d'autre objet que de préparer et d'assurer pratiquement les conditions techniques de mise en œuvre pour l'exercice éventuel d'une coopération militaire entre la Belgique et la France dans le cas d'une agression non provoquée de l'Allemagne »¹³⁰. Il ajoute qu'outre les dispositions prises lors du Pacte de Locarno concernant les frontières de 1919, la Belgique n'est liée à aucune autre obligation d'assistance mutuelle¹³¹. Ce discours prendra une place importante dans la politique extérieure de la Belgique car par sa fermeté et son ton rassurant, il convainc, pour quelques années, l'opinion publique et l'opposition du positionnement de la Belgique.

1.3 Ouverture de l'U.E.B.L vers les pays scandinaves (1930)

Dans ce contexte de volonté de rupture avec les relations bilatérales avec la France, l'Union Économique Belgo-Luxembourgeoise (U.E.B.L) s'ouvre à de nouveaux horizons. Pour répondre à la crise, la Belgique passe d'une position « libre-échangiste » à une position « réaliste et opportuniste » comme l'explique Hymans à la Chambre¹³². Il est impératif de redresser la balance commerciale et de s'intégrer dans des dynamiques régionales pour relever l'économie belge.

Ainsi, en décembre 1930, quelques mois après le discours d'Hymans, l'U.E.B.L signe la Convention d'Oslo créant ainsi une alliance économique basée sur une réduction des droits de douane entre la Norvège, la Suède, le Danemark, les Pays-Bas, le Luxembourg et la

¹²⁸ ID., *Les objectifs de la « politique d'indépendance » de la Belgique*, dans *Revue belge de philologie et d'Histoire*, n°52-2, 1974, p. 390.

¹²⁹ *Ibid.*

¹³⁰ ID., *L'accord militaire franco-belge de 1920*, op. cit., p. 533.

¹³¹ *Ibid.*

¹³² COOLSAET R. et al., *Les Affaires étrangères au service de la Belgique*, op. cit., p. 192.

Belgique¹³³. En 1932, un accord supplémentaire est signé lors de la Convention d'Ouchy. Celui-ci vise à resserrer davantage les liens entre la Belgique et les Pays-Bas mais cet accord n'entrera jamais en pratique¹³⁴. Cette ouverture vers l'extérieur témoigne d'une confiance de la Belgique dans la coopération internationale pour sortir de la crise et lui permettre de s'ouvrir à de nouveaux horizons dans lesquels la France n'a plus sa place.

1.4 Conférence morale de Londres (1934)

Le changement géostratégique le plus important de ce deuxième chapitre réside certainement dans le changement de politique britannique qui découle de la Conférence morale de Londres qui s'est tenue durant l'été 1934. Il aurait été bien trop long de décrire tous les tenants et aboutissants de cette dernière, c'est pourquoi la focale se dirige principalement sur les questions liées à l'aéronautique et le regard stratégique que se posent les autorités britanniques sur la Belgique. Les informations présentées dans la suite de ce point proviennent de plusieurs rapports dressés par M. Silvercruys, chargé d'Affaires *ad interim*, alors en fonction à Londres¹³⁵.

Le 9 mars 1934, dans le premier rapport présenté par le Chargé d'Affaires, les autorités britanniques affichent clairement une posture en accord avec les idéaux américains et ceux de la Société des Nations : pour éviter la guerre, l'Europe doit limiter son armement et cela vaut également pour l'aviation militaire¹³⁶. Il ne s'agit pas purement d'un positionnement idéologique : dans le cas où les autres puissances européennes entreprendraient un réarmement massif, la Grande-Bretagne avertit déjà en mars 1934 qu'elle est prête à répondre¹³⁷.

La première intervention qui marque le changement de posture britannique lors de la conférence est le discours du 13 juillet 1934 prononcé par Sir John Simon, Secrétaire d'État aux Affaires étrangères. Selon lui, la sécurité d'un état est un problème concret et pour la garantir, seuls des moyens matériels sont envisageables. Malgré ses idéaux, avec l'évolution de la technique et les grandes puissances qui se réarment, la Grande-Bretagne ne peut se permettre de rester en retrait¹³⁸. Concrètement, en ce qui concerne le domaine aérien, Simon requiert un doublement des appareils en service d'ici quatre à cinq ans. La *Royal Air Force* disposerait alors de 41 escadrilles opérationnelles¹³⁹. Déjà deux mois avant cette déclaration, en mai, le

¹³³ *Ibid.*

¹³⁴ *Ibid.*

¹³⁵ BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales*, op. cit., n°11.374 – Grande-Bretagne : désarmement et réarmement (réarmement aérien – 1934), *Circulaire d'information n°30 (4 août 1934)*.

¹³⁶ *Ibid.*

¹³⁷ *Ibid.*

¹³⁸ *Ibid.*

¹³⁹ *Ibid.*

Gouvernement a prévenu les industries britanniques que leurs machines allaient devoir tourner à plein régime pour fournir jusqu'à cinq avions par jour¹⁴⁰. Dans le discours du 13 juillet, la question de la Belgique est également abordée et Simon ne mâche pas ses mots :

*« La Belgique n'est pas moins vitale pour les intérêts et la sécurité de ce pays (l'Angleterre) aujourd'hui qu'elle ne le fut dans les temps passés. C'est un fait géographique que rien ne peut changer. D'ailleurs les conditions nouvelles, spécialement tout ce qui se rapporte à la voie des airs, n'ont pas du tout changé ce fait historique : elles ont servi simplement à l'amplifier. C'est là le point de vue de notre propre sécurité nationale. »*¹⁴¹ (Sir John Simon, le 13 juillet 1934)

Cette prise de position claire démontre que la Grande-Bretagne considère la Belgique comme un allié géographique naturel ce qui rappelle le positionnement de la France. La différence principale entre les deux relations réside dans le fait qu'avec l'accord de 1920, la France pense pouvoir contraindre la Belgique à s'investir dans des conflits qui dépassent ses intérêts. En revanche, les Britanniques considèrent davantage la Belgique comme un rempart qu'ils devraient protéger avant leur propre territoire. C'est d'ailleurs probablement dans cet objectif qu'ils ont décidé de devenir garants des frontières belges à Locarno.

Le 30 juillet, Stanley Baldwin, Lord président du Conseil, prononce un autre discours qui confirme le point de vue de Simon : un développement de la *Royal Air Force* est nécessaire « tant pour la sécurité de l'Angleterre que pour tenir les engagements de Locarno et de Genève »¹⁴² (Société des Nations). Deux éléments de son plaidoyer sont à noter. Premièrement, il évoque les frontières de la Grande-Bretagne en les positionnant le long de la rive-gauche du Rhin et plus sur le bord des falaises de craie de Douvres¹⁴³. Cette déclaration engendrera de grands retentissements, surtout en Allemagne¹⁴⁴. Un tel positionnement sous-entend clairement que les Britanniques considèrent le *Reich* comme leur ennemi et les pays situés à l'ouest du Rhin comme leurs alliés.

Deuxièmement, le président du Conseil défend une position de coopération européenne. Les autorités britanniques savent qu'à elles-seules, elles ne peuvent pas assurer la sécurité de leur pays :

« Plus personne ne peut prétendre que l'isolement est une politique. Les journalistes peuvent l'écrire, les historiens ne sauraient le défendre. La

¹⁴⁰ *Ibid.*

¹⁴¹ *Ibid.*

¹⁴² *Ibid.*

¹⁴³ *Ibid.*

¹⁴⁴ *Ibid.*

*prospérité et la paix de l'Angleterre dépendent de celles de l'Europe. »*¹⁴⁵
(Stanley Baldwin, le 31 juillet 1934)

Ce positionnement clair renvoie : d'une part à la Grande-Bretagne qui avoue ne pas pouvoir rester dans l'isolement pour sa propre sécurité, d'autre part, il s'adresse également à l'Allemagne. Un peu plus tôt en 1934, Baldwin a exhorté l'Allemagne à quitter sa politique d'isolement¹⁴⁶. Pour rappel, l'Allemagne a quitté la Société des Nations en octobre 1933 et dans la foulée, elle a entamé un programme de réarmement massif¹⁴⁷. À l'issue de ce discours, l'opposition travailliste qui contestait le programme de développement de la *Royal Air Force*, n'a pas d'autre choix que d'y souscrire¹⁴⁸. La situation géopolitique devient trop inquiétante, le Gouvernement britannique se doit de suivre les évolutions de la technique aéronautique pour pouvoir tenir ses engagements internationaux.

2. Transformations majeures de l'Aéronautique sous l'ère Gillieaux

Maurice Adolphe Joseph Gillieaux (1873-1937) commence sa carrière à l'Armée belge dans l'artillerie en 1887. Après une carrière d'officier classique et une campagne de 1914 qui le laissera indemne, il est promu colonel en 1921. Ensuite, il s'adonne quelques temps à la politique en tant que chef de cabinet du ministre de la Défense nationale en 1925-1926. En 1928, il succède au lieutenant-colonel Jules Smyers au commandement de l'Aéronautique militaire¹⁴⁹. Passionné dès les débuts de l'aviation, Gillieaux n'hésite pas à passer son brevet de pilotage à plus de cinquante ans¹⁵⁰. En 1932, il est nommé aide de camp du Roi Albert I^{er} avant de reprendre la fonction de commandant de l'Aéronautique et d'inspecteur général de l'Aéronautique et de la défense du territoire contre les aéronefs¹⁵¹. Il dirigera également le programme de défense aérienne du territoire (D.A.T) à partir de sa création en 1935¹⁵². Il décédera à l'âge de 63 ans en 1937 laissant derrière lui une Aéronautique militaire moderne, motivée et bien équipée pour affronter les défis de l'avenir¹⁵³.

Les quelques références qui sont faites au lieutenant-général sont très élogieuses et démontrent un véritable impact sur le développement de l'Aéronautique. Nonobstant cela, les

¹⁴⁵ *Ibid.*

¹⁴⁶ *Ibid.*

¹⁴⁷ WAHL A., *L'Allemagne de 1918 à 1945*, Paris, 1999, p. 119-120.

¹⁴⁸ BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales*, op.cit., n°11.374 – Grande-Bretagne : désarmement et réarmement, op. cit.

¹⁴⁹ DERAUW C., *Archives de Maurice Gillieaux*, op. cit.

¹⁵⁰ BRACKX D. et al., *100 ans d'aviation en Belgique*, op. cit., p. 38.

¹⁵¹ DERAUW C., *Archives de Maurice Gillieaux*, op. cit.

¹⁵² *Ibid.*

¹⁵³ BRACKX D. et al., *100 ans d'aviation en Belgique*, op. cit., p. 38.

données le concernant manquent cruellement. En effet, il existe un fonds d'archive à son nom dans les archives de l'UCLouvain. Cependant, il est regrettable de constater que ce dernier ne comporte que des documents qui relèvent de la campagne de 1914. Autrement, il n'existe que très peu de documentation pour décrire son parcours. Malgré cet écueil, il est certain que le lieutenant-général a joué un rôle important dans toutes les évolutions marquantes de l'Aéronautique entre 1928 et 1935.

2.1 Une « rupture de la tradition » et avec la France et une orientation résolument britannique

Dès son arrivée en fonction à la tête de l'Aéronautique, Maurice Gillieaux prend une posture de « rupture avec la tradition »¹⁵⁴ : il connaît bien l'histoire de la force dont il prend le commandement et fait en sorte de se tenir au courant des développements de l'aviation militaire à l'international (cf le voyage d'observation aux Pays-Bas de 1932). La « rupture » se manifeste dans deux secteurs : d'une part le personnel dont il va complètement réformer le statut et d'autre part au niveau du pays de référence pour les commandes de matériel. En effet, sous l'ère Gillieaux, 70 % des appareils commandés seront d'origine britannique (378 unités) contre 5 % pour les appareils français (27 unités).

a. Appareils britanniques

Les appareils britanniques commandés par l'Aéronautique des Gillieaux se divisent en cinq modèles. Le premier, livré à partir de 1929 en 52 exemplaires est un modèle déjà connu par les aviateurs belges : l'*Avro 504n*. Cette version modernisée du *504k*, devient alors un des appareils d'entraînement de base de référence pour l'Aéronautique¹⁵⁵. Sa livraison s'est déroulée en cinq étapes entre 1929 et 1939 : 17 appareils ont été fournis par les usines *Avro* et les 35 autres ont été construits à Haren par la SABCA. Cette flotte d'entraînement s'est basée à Wevelgem et n'a jamais quitté la base jusqu'aux bombardements de mai 1940¹⁵⁶¹⁵⁷.

¹⁵⁴ *Ibid.*

¹⁵⁵ *Avro 504N*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/avro-504n> (consulté le 14 juillet 2025).

¹⁵⁶ *Ibid.*

¹⁵⁷ Référence de l'illustration : *Ibid.*



Figure 9 - Avro 504n

Les deux appareils suivants sont le fruit du design moderne des industries *Fairey* : le *Firefly* et le *Fox*. Ces deux commandes de chasseurs représentent un total de 183 unités. Ces deux achats auprès de la même firme correspondent au plus gros contrat jamais signé par l'Aéronautique militaire à l'époque. Ces commandes sont tellement importantes qu'elles ont conduit à l'installation d'une nouvelle firme de production aéronautique en Belgique en 1931 : la société Avions *Fairey* à Gosselies (qui deviendra par la suite SONACA – Société nationale de Construction Aérospatiale – en 1978)¹⁵⁸. Son objectif initial était de produire le *Firefly* mais elle conclura bien d'autres contrats avec le *Fox*, l'*Hurricane* et le *Nipper*¹⁵⁹¹⁶⁰.



Figure 10 – Fairey Firefly

L'acquisition du *Firefly* n'était absolument pas une chose certaine et elle est majoritairement due à l'intervention du lieutenant-général Gillieaux. En effet, dans la compétition qui avait été organisée pour savoir quel appareil allait succéder au *Nieuport Nid29C1* et au *BH-21* en 1931, six appareils étaient en lice : deux appareils français, un vieux

¹⁵⁸ HUCORNE M., *L'industrie aéronautique belge*, op. cit., p. 4.

¹⁵⁹ DE VINCK H., *L'Aviation Militaire Belge*, op. cit., p. 9.

¹⁶⁰ Référence de l'illustration : BRACKX D., *Fairey Firefly IIM*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/fairey-firefly-iim-home> (consulté le 12 août 2025).

modèle britannique, une nouveauté belge et une tchécoslovaque¹⁶¹. Les vainqueurs légitimes de la compétition étaient le *Nieuport 72*, un appareil français légèrement supérieur au *Nid29* dont les pilotes de chasse belges avaient l'habitude et le nouveau *BH-33* tchécoslovaque¹⁶². Malgré cette victoire « à la loyale », Gillieaux n'est pas satisfait. Durant l'une de ses visites en Angleterre pour une démonstration aérienne, il avait été très séduit par les performances du *Firefly* qui dominait largement les cieux. Quelques temps après le concours, il fait donc venir quelques exemplaires à Nivelles et Schaffen pour réaliser une batterie de tests avec dix-huit pilotes expérimentés qui semblent partager l'avis de Gillieaux à l'égard de ce monoplace qui représente une véritable innovation¹⁶³ : il s'agit du premier chasseur britannique de la flotte belge, une vraie « rupture avec la tradition ».

L'acquisition du *Fox*, sort également de l'ordinaire. Les autorités de l'Aéronautique cherchaient un remplaçant au *Breguet XIX*¹⁶⁴. Il leur fallait un biplace pour pouvoir assurer aussi bien des missions de chasse que de reconnaissance. Aucun appareil ne semblait satisfaire les standards imposés par la Belgique mais, à nouveau, l'appareil britannique n'avait pas été sollicité lors des premières compétitions¹⁶⁵. Ce n'est qu'en 1932, un an après l'achat des *Firefly* que les industries *Fairey* présentent leur appareil qui déclenche presque immédiatement la signature d'un des plus gros contrats qu'ait connu l'Aéronautique à l'époque : près de 200 *Fox* seront livrés en Belgique sous plus de dix versions différentes¹⁶⁶. De la chasse au bombardement en passant par la reconnaissance et l'entraînement des pilotes, le *Fox* pourrait être considéré comme le premier avion multi-rôle de l'Aéronautique¹⁶⁷.

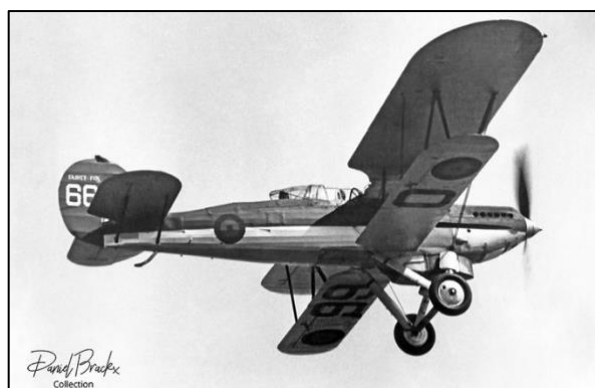


Figure 11 - Fairey Fox

¹⁶¹ *Ibid.*

¹⁶² *Ibid.*

¹⁶³ *Ibid.*

¹⁶⁴ ID., *Fairey Fox*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/fairey-fox-homepage> (consulté le 14 juillet 2025).

¹⁶⁵ *Ibid.*

¹⁶⁶ *Ibid.*

¹⁶⁷ Référence de l'illustration : *Ibid.*

Les deux derniers appareils britanniques acquis sous l'ère Gillieaux présentent un impact bien moindre par rapport à celui des *Fairey*. Le premier est le *Cierva C-30A*, ce dernier est mentionné par souci d'exhaustivité mais son histoire est plutôt anecdotique. Il s'agit en fait d'un prototype d'hélicoptère qui a laissé assez peu de traces dans la bibliographie. Un seul appareil a été livré en 1935 et il apparaît encore sur des photographies à Bierset en 1940¹⁶⁸. Ce précurseur des hélicoptères aurait pu servir pour des missions de liaison à courte distance et à la reconnaissance à basse altitude.

Tableau 3 – Type de livraison des appareils *Fairey*¹⁶⁹

	Unités produites (Angleterre)	Unités produites (Belgique)	Total	Bases opérationnelles	Sortie du service actif
<i>Firefly</i>	25 (1931)	62 (1932-1936)	87	Schaffen, Nivelles, Wevelgem	Mai 1940
<i>Fox</i>	12 (1932)	184 (1933-1938)	196	Schaffen, Nivelles, Wevelgem, Bierset et Evere	

Le second appareil, également acquis en 1935 est encore un appareil issu du design des industries *Avro*. L'*Avro 626* a été choisi pour remplacer les *504k* en fin de vie mais il ne rencontrera qu'un succès restreint¹⁷⁰. Livré en douze exemplaires directement depuis les industries *Avro*, cet appareil d'entraînement sera très vite remplacé par un avion belge plus performant : le *Stampe & Vertongen SV-5 « Tornado »*¹⁷¹¹⁷².



Figure 12 – *Avro 626*

¹⁶⁸ *Cierva C.30A Autogiro*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/cierva-c30a-autogiro> (consulté le 14 juillet 2025).

¹⁶⁹ Source : cf notes 159 et 163

¹⁷⁰ *Avro 626*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/avro-626> (consulté le 14 juillet 2025).

¹⁷¹ *Ibid.*

¹⁷² Référence de l'illustration : *Ibid.*

b. Appareils français

Il apparaît clairement au vu des chiffres et des commandes passées auprès des Britanniques que le vent a tourné pour les industries aéronautiques françaises. Même si elles étaient toutes proches d'un gros contrat en 1931 avec la victoire du concours par le *Nieuport 72*, elles ne parviendront finalement à vendre que 24 appareils à la Belgique sous l'ère Gillieaux.

Le premier était en fait un contrat « de test » comme cela se faisait régulièrement dans les années 20. L'Aéronautique s'est procuré deux exemplaires de *Nieuport 72* en 1929¹⁷³. Cet achat se justifie probablement par la certitude qu'avaient les sphères de décision que la tradition l'emporterait et que le *Nieuport* serait sélectionné pour remplacer le *Nid29*. Ils auraient ainsi pu le tester avant d'en faire une acquisition officielle. Cependant, comme mentionné précédemment, l'appareil français est resté sur la touche au profit du *Firefly*¹⁷⁴.



Figure 13 - Nieuport Delage NiD.72 C1

Le deuxième appareil français de l'ère Gillieaux est le *Morane Saulnier MS-230 / MS-236*. Son objectif était de remplacer le *MS-35* (datant de 1921) pour l'entraînement avancé notamment pour le programme des figure acrobatiques¹⁷⁵. Cinq appareils seront commandés directement auprès des industries *Morane-Saulnier* en France et dix-neuf unités seront produites par les usines de la SABCA¹⁷⁶. Les deux atouts qui ont certainement conduit l'Aéronautique à choisir cet appareil sont certainement : d'une part, le fait que les pilotes et les instructeurs étaient habitués à l'environnement *Morane-Saulnier* pour l'entraînement « acro » et d'autre part, la motorisation du biplan était semblable à celles des *SV-22*, *SV-26*, *RSV-22*, *Avro-626*, *Avro-504N* ce qui facilitait grandement la logistique du personnel de

¹⁷³ *Nieuport Delage NiD.72 C1*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/avro-626> (consulté le 14 juillet 2025).

¹⁷⁴ Référence de l'illustration : *Ibid.*

¹⁷⁵ BRACKX D., *Morane Saulnier MS230 / MS236*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/morane-ms230-ms236> (consulté le 14 juillet 2025).

¹⁷⁶ *Ibid.*

maintenance¹⁷⁷¹⁷⁸.



Figure 14 - Morane Saulnier MS-230 / MS-236

2.2 Le décollage du design belge

Une autre évolution marquante de l'ère Gillieaux réside dans l'essor des sociétés de développement aéronautique en Belgique. Au total, sous la supervision du lieutenant-général, cinq types d'appareils belges seront commandés pour un total de 66 unités.

Le premier appareil a déjà été mentionné plus haut mais sans que son nom n'apparaisse. En effet, il s'agit de l'appareil belge qui était en concurrence avec le *Nieuport 72* en 1931. Comme pour ce dernier, le *Renard Épervier* a été commandé en deux exemplaires pour une phase de « test » en 1928¹⁷⁹. La société Renard, anciennement associée avec Stampe & Vertongen (avec le *RSV-26*) avait de grandes ambitions pour son premier chasseur. Son objectif ? Remplacer le *Nid29* et devenir le chasseur standard de l'Aéronautique militaire¹⁸⁰. Malgré cette noble ambition, au lieu de se tourner vers l'industrie nationale, les autorités belges ont préféré s'orienter vers leurs alliés d'outre-Manche et leurs chasseurs plus modernes (*Firefly* et *Fox*)¹⁸¹.

¹⁷⁷ *Ibid.*

¹⁷⁸ Référence de l'illustration : *Ibid.*

¹⁷⁹ *Renard Epervier*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/renard-epervier> (consulté le 14 juillet 2025).

¹⁸⁰ *Ibid.*

¹⁸¹ Référence de l'illustration : *Ibid.*



Figure 15 - *Renard Épervier*

Ce premier échec n'a cependant pas arrêté les ingénieurs de chez Renard. En 1934, ils proposent aux autorités de l'Aéronautique leur nouveau chasseur biplace le *Renard R31*. Avec ce nouvel appareil, leur objectif est plus modeste, ils visaient à prendre la place des *Breguet XIX* déjà partiellement remplacés par les *Fairey Fox*¹⁸². Les autorités belges décident de faire confiance à la société belge et signent pour un total de 34 appareils. Six seront livrés directement des usines Renard en 1934, la même année, 22 seront produits sous licence à la SABCA. En 1935, les six appareils restants seront livrés par les industries Renard¹⁸³. Le grand avantage de ce chasseur réside dans sa capacité de modulation : il peut autant assurer des missions de chasse que de bombardement léger tout en permettant au co-pilote de réaliser des opérations de reconnaissance. Certains appareils étaient même montés avec deux mitrailleuses : une à l'avant et une à l'arrière de l'appareil permettant un champ de tir à presque 360°. Le premier chasseur belge officiel a été stationné à Bierset jusqu'en mai 1940 où vingt-et-un *R31* participeront à la défense du territoire. À ce jour, cet appareil reste le chasseur belge le plus efficace jamais créé¹⁸⁴¹⁸⁵.



Figure 16 – *Renard R31*

¹⁸² BRACKX D., *Renard R.31*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/renard-r-31> (consulté le 14 juillet 2025).

¹⁸³ *Ibid.*

¹⁸⁴ *Ibid.*

¹⁸⁵ Référence de l'illustration : *Ibid.*

La seconde société belge qui a marqué les années 30 n'est autre que l'ancienne associée des industries Renard : Stampe & Vertongen. Les trois derniers appareils qui seront décrits dans cette section ont été produits par cette entreprise. Les deux premiers ont déjà été évoqués : il s'agit des appareils d'entraînement *SV-22 « Lynx »* et *SV-5 « Tornado »*¹⁸⁶.

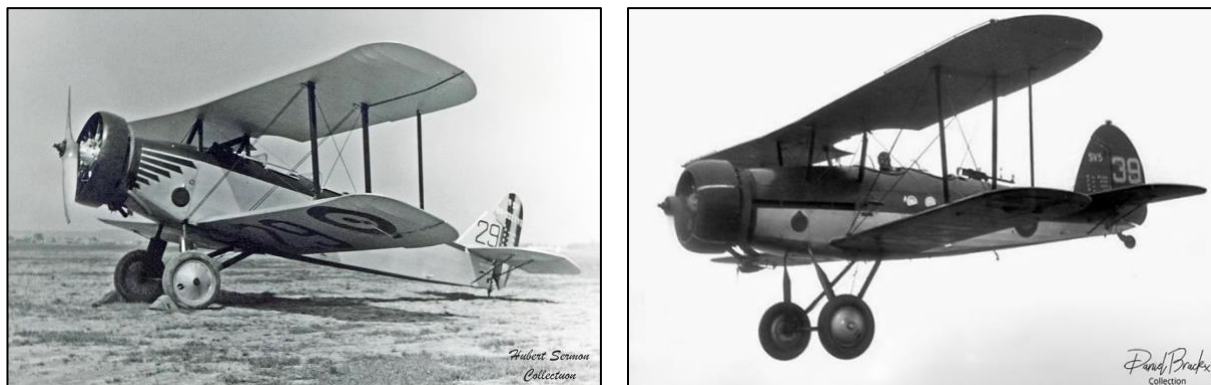


Figure 17 – *SV-22 « Lynx »* (gauche) et *SV-5 « Tornado »* (droite)

Le gros avantage du *SV-22*, à l'instar du *MS-230*, réside dans le fait que sa motorisation est tout à fait standard ce qui rend toute la logistique autour de cet appareil beaucoup plus pratique¹⁸⁷. Le *SV-22* remplit les tâches qui lui incombent sans se démarquer de manière significative sauf pour les figures acrobatiques où il performe particulièrement bien¹⁸⁸. Cet avion est livré en dix exemplaires directement depuis les industries Stampe & Vertongen en 1933 et servira principalement à préparer le terrain à son successeur : le *SV-5*. Jusqu'en 1940, le *Lynx* assurera quelques missions d'entraînement mais en retrait par rapport à ses concurrents¹⁸⁹.

Le *Tornado*, quant à lui, a bien plus de succès même si son contexte d'acquisition est un peu flou. *A priori*, il écrasait largement sa concurrence lors des démonstrations aériennes¹⁹⁰. Cependant, dans un premier temps, c'est l'*Avro 626* qui a été sélectionné pour remplir la fonction d'appareil d'entraînement de référence. Ce choix, posé en 1935, aurait été motivé par des « raisons politiques »¹⁹¹. Finalement, le *626* ne répondait que faiblement aux attentes de

¹⁸⁶ Référence des illustrations : ID., *Stampe Vertongen SV.22*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/stampe-vertongen-sv-22> (consulté le 12 août 2025) et *Stampe Vertongen SV.5*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/stampe-vertongen-sv-5> (consulté le 14 juillet 2025).

¹⁸⁷ ID., *Stampe Vertongen SV.22*, op. cit.

¹⁸⁸ Ibid.

¹⁸⁹ Ibid.

¹⁹⁰ *Stampe Vertongen SV.5*, op. cit.

¹⁹¹ Ibid.

l'école de Wevelgem, ce qui a poussé les autorités, plus tard dans la même année, à se tourner vers le bien plus efficace *SV-5*. Ainsi, 12 appareils ont été commandés directement chez Stampe & Vertongen en 1935 et sept de plus en 1936¹⁹². Le cas du *SV-5* peut donc servir d'exemple pour illustrer une situation où la performance technique prime sur les considérations politiques.

Le dernier appareil de chez Stampe & Vertongen pour cette période a subi un destin funeste. Avec le *SV-10*, les développeurs de l'entreprise belge avaient pour objectif de créer un « croiseur aérien » pouvant assurer des missions de bombardement lourd tout en ayant l'aptitude nécessaire pour réagir de manière habile en combat canon¹⁹³. Cet appareil aux formes futuristes pour l'époque était prometteur. L'Aéronautique qui avait lancé un marché public pour ce type d'appareils s'en est donc procuré un exemplaire. Cependant, le programme s'est assez vite arrêté lorsque l'ingénieur principal, Georges Ivanow et le fils d'un des fondateurs de l'entreprise, Léon Stampe, se sont écrasés à bord du prototype après un décrochage lors de l'atterrissage¹⁹⁴. Pour remplacer le prolifique Ivanow, un certain Demidoff, ingénieur russe, prendra sa place à la tête du département technique¹⁹⁵¹⁹⁶.



Figure 18 - *SV-10*

2.3 Des partenariats ponctuels : la Tchécoslovaquie et les Pays-Bas

Durant l'ère Gillieaux, d'autres appareils ont concurrencé la domination écrasante de la Grande-Bretagne (70 % de acquisitions) et l'industrie naissante belge (13 % des acquisitions). Deux appareils tchécoslovaques et un appareil néerlandais font partie de cette concurrence.

Les appareils tchécoslovaques appartiennent à la catégorie de la chasse avec le *BH-21* et le *BH-33* de la société Avia. Le premier, entré en service en 1927 ne peut absolument pas

¹⁹² *Ibid.*

¹⁹³ *Stampe Vertongen SV-10*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/stampe-vertongen-sv-10> (consulté le 14 juillet 2025).

¹⁹⁴ *Ibid.*

¹⁹⁵ *Ibid.*

¹⁹⁶ Référence de l'illustration : *Ibid.*

être laissé de côté. Après avoir commandé une unité pour « tests », les autorités belges réalisent presque immédiatement une commande de 44 unités supplémentaires à produire en Belgique à la SABCA et à la SEGA (Société d'Études Générales d'Aviation)¹⁹⁷. Équipé du même moteur que le *Nid29* en service depuis 1922, l'appareil de la société Avia et sa structure « simple et robuste » se révèlent d'une grande efficacité surtout dans les phases acrobatiques périlleuses¹⁹⁸. D'après les aviateurs, le *BH-21* représente une avancée majeure en matière de pilotage par rapport aux appareils de la Première Guerre mondiale, contrairement au Nieuport qui n'avait pas marqué une telle évolution¹⁹⁹. Cet avion innovant a laissé une telle impression qu'il a été choisi en 1930 comme tout premier appareil de démonstration d'une patrouille acrobatique militaire belge²⁰⁰. Ce chasseur tchécoslovaque aurait bien pu devenir le chasseur standard tant espéré par l'Aéronautique, mais c'était sans compter sur l'arrivée des appareils *Fairey* en 1934 qui ont signé la fin de sa carrière à Schaffen et Nivelles²⁰¹.

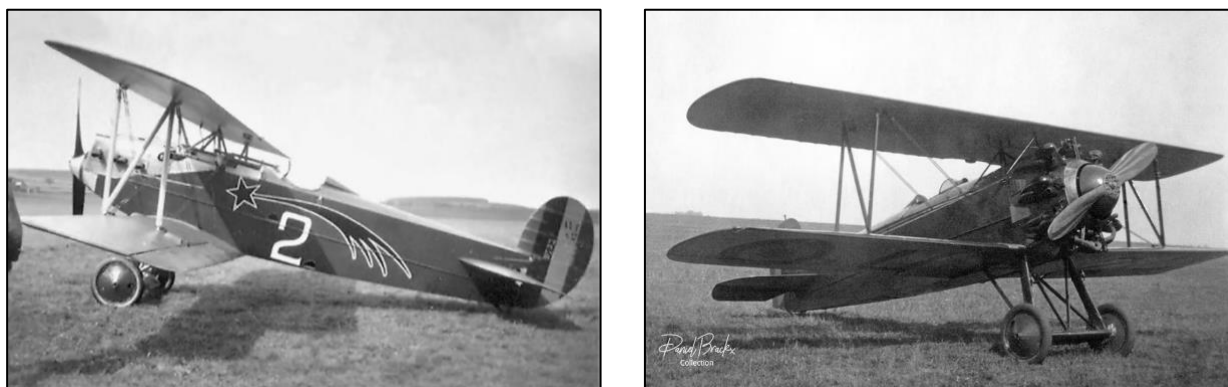


Figure 19 - Avia BH-21 (gauche) et Avia BH-33 (droite)

Le *BH-33*, tout comme le *Nieuport 72* avaient été sélectionnés comme gagnants du concours pour moderniser la chasse belge en 1931²⁰². Comme pour l'avion français, trois exemplaires ont été commandés en 1930 pour être testés en vue de nouvelles acquisitions. Cet avion était tout à fait capable de remplir ses fonctions mais les trois unités de ce dernier ont évolué à Nivelles jusqu'en 1932, toujours dans l'ombre du *Firefly* et du *Fox*²⁰³.

L'appareil néerlandais revêt un intérêt tout particulier. En effet, il s'agit de ce qui se rapproche le plus du tout premier « bombardier lourd » belge. Le *Fokker F.VIIB* est un avion

¹⁹⁷ BRACKX D., *Avia BH-21*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/avia-bh-21> (consulté le 14 juillet 2025).

¹⁹⁸ *Ibid.*

¹⁹⁹ *Ibid.*

²⁰⁰ *Ibid.*

²⁰¹ Référence des illustrations : *Ibid.* et ID. *Avia BH-33*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/avia-bh-33> (consulté le 12 août 2025).

²⁰² *Ibid.*

²⁰³ *Ibid.*

destiné à l'origine au transport de personnes. Voyant l'Allemagne se réarmer en masse, l'Aéronautique s'aperçoit qu'elle n'a aucune force de frappe « lourde ». En 1932, elle se fournit donc d'un *Fokker VII* et le modifie pour le rendre capable de porter des charges explosives lourdes²⁰⁴. Deux autres appareils du même type seront commandés en 1933 mais cette fois pour assurer du transport de personnes. En 1938, après la crise de Munich, quatre unités supplémentaires seront commandées pour créer une petite flotte de cinq « bombardiers ». Même si au début des années 30, ce genre de dispositif « improvisé » pouvait fonctionner, ce n'était plus le cas à l'aube de la Seconde Guerre mondiale. C'est pour cette raison que les *Fokker VII* seront laissés de côté au profit des *Fairey Fox* en version *IIIC*²⁰⁵. Cette version pouvait porter presque la même charge que l'avion néerlandais tout en conservant les standards de maniabilité des chasseurs de l'époque. Les *Fokker*, basés à Evere resteront actifs jusqu'en 1940 mais surtout pour assurer le transport de personnalités importantes comme la famille royale²⁰⁶²⁰⁷.



Figure 20 - Fokker F.VIIB

2.4 Le programme de Défense Aérienne du Territoire (1935)

Le programme de Défense Aérienne du Territoire correspond à la dernière évolution de l'Aéronautique militaire qui peut être attribuée au lieutenant-général Gillieaux²⁰⁸. Les informations concernant ce programme sont encore plus restreintes que celles qui concernent la biographie de son fondateur. Hormis un organigramme datant vraisemblablement de 1940, aucune autre information n'est disponible. Le commandement de la Défense Aérienne du Territoire s'organiserait donc comme suit :

²⁰⁴ Fokker F. VIIB, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/fokker-f-viib> (consulté le 14 juillet 2025).

²⁰⁵ *Ibid.*

²⁰⁶ *Ibid.*

²⁰⁷ Référence de l'illustration : *Ibid.*

²⁰⁸ BRACKX D. et al., *100 ans d'aviation en Belgique, op. cit.*, p. 38.

Tableau 4 – Organigramme de la Défense Aérienne du Territoire (1940)²⁰⁹

<i>Commandement de la Défense Aérienne du Territoire (D.A.T)</i>			
État-major gGénéral de la Défense Terrestre contre Aéronefs : - 2 régiments de Défense terrestre contre aéronefs	État-Major Général de l'Aéronautique : - 3 régiments d'aéronautique - Troupes auxiliaires de l'aéronautique - Établissements Généraux de l'Aéronautique Militaire - Service de Ravitaillement et Dépannage	Garde Territoriale Anti-aérienne : - Commandement régional de Bruxelles - Commandement régional d'Anvers-Gand - Commandement régional de Liège	31e Bataillon de Troupes de Transmissions

Il apparaît donc que la Défense Aérienne du Territoire, fondée par le lieutenant-général est en fait une organisation supérieure qui reprend en son sein, l'Aéronautique militaire mais également la Défense Terrestre anti-aéronefs, la Garde territoriale Anti-aérienne et un bataillon de transmissions. Bien qu'il ne s'agisse que d'une restructuration administrative de la hiérarchie interne, celle-ci témoigne d'un véritable changement d'échelle de l'Aéronautique qui devient peu à peu une arme à part entière qui travaille étroitement avec des forces terrestres.

3. Relations entre contexte géostratégique et investissements aéronautiques militaires

Entre 1927 et 1935, sous l'ère Gillieaux, l'Aéronautique militaire belge connaît une évolution significative avec près de 500 appareils acquis auprès de cinq pays. Ces choix, conditionnés par les avancées techniques et surtout par le contexte géostratégique, sont influencés par la détérioration des relations avec la France, le changement de politique britannique, le réarmement allemand, les nouveaux partenariats commerciaux et le développement de l'industrie aéronautique belge.

Le discours menaçant du Maréchal Pétain en 1930, suggérant une intervention française en Belgique, éloigne encore davantage le pays de ses relations bilatérales avec la France. Ce constat se manifeste dans les acquisitions aéronautiques : sous Gillieaux, seulement 5 % des appareils commandés sont d'origine française, contre 70 % de Grande-Bretagne. Il s'agit d'une « rupture avec la tradition » bilatérale française, alors qu'entre 1920 et 1926, la France dominait avec près de 60 % des commandes.

Ce virage vers les Britanniques est conditionné par la Conférence morale de Londres

²⁰⁹ Armée de campagne, dans *War Heritage. Belgium, battlefield of Europe*, https://wardeadregister.be/sites/default/files/2023-03/new_fr_lijt_armee_de_campagne_mai_1940.pdf (consulté le 14 juillet 2025).

(1934), où Simon et Baldwin insistent sur l'importance géostratégique de la Belgique. La modernisation de la production aéronautique britannique, avec des designs toujours plus performants, séduit pilotes et dirigeants belges. Cette relation, à la fois politique et technologique, devient un atout stratégique, comme l'a compris Gillieaux.

La crise de 1929 impacte l'Aéronautique : entre 1929 et 1930, le nombre d'appareils en service actif chute à 260 et les effectifs diminuent. Avec un budget réduit, Gillieaux privilégie des appareils polyvalents, dont la production locale à Gosselies génère emplois et revenus dans la région de Charleroi tout au long des années 1930.

La crise favorise une ouverture commerciale via l'U.E.B.L et la Convention d'Oslo (1930) avec les Pays-Bas et les pays scandinaves. Ces partenariats influencent l'achat d'appareils néerlandais, adaptés comme bombardiers lourds face au réarmement allemand, et tchécoslovaques, bien que supplantés par les modèles britanniques.

Gillieaux soutient l'essor des sociétés nationales, avec 66 unités commandées (13 % des acquisitions). La Belgique devient ainsi le deuxième fournisseur de son Aéronautique. Ses choix, guidés par la supériorité technique et ses voyages (Pays-Bas, Grande-Bretagne), privilégient des appareils performants, comme un chasseur britannique adopté malgré son absence aux concours de 1931 ou un modèle belge choisi tardivement pour ses performances, écarté initialement pour des « raisons politiques ».

Enfin, avec la Défense Aérienne du Territoire (D.A.T) en 1935, Gillieaux intègre des troupes terrestres à l'organisation de l'Aéronautique. Cette réforme, répondant au réarmement allemand et aux engagements de Locarno, consacre l'aviation comme une arme à part entière, renforçant la crédibilité de l'Armée belge à l'international. Par ses choix matériels et organisationnels, Gillieaux prépare la Belgique aux défis de la Seconde Guerre mondiale.

CHAPITRE III : UN REPLI STRATEGIQUE VERS UNE POLITIQUE « EXCLUSIVEMENT ET INTEGRALEMENT BELGE » (1936-1940)

Les années 1936 à 1940 pourraient être qualifiées de « course de dernière minute » en ce qui concerne le développement de l'Aéronautique militaire. Lorsque le Führer déploie ses troupes en Rhénanie, la guerre devient une évidence. Tous les signataires de Locarno, à l'exception de l'Allemagne, se préparent alors à une invasion imminente. Bien que la Belgique ait développé les effectifs de sa Force aérienne entre 1920 et 1935, certaines de ses unités doivent impérativement être renforcées pour pouvoir tenir ses frontières. Entre la rupture de l'accord franco-belge de 1920 et un réalignement stratégique, les autorités de l'Aéronautique parviendront à acquérir six types d'appareils provenant de quatre pays différents (Angleterre, Italie, Belgique et Pays-Bas) pour un total de 110 unités.

1. Considérations politico-stratégiques

Les développements politico-stratégiques sont moins nombreux durant les quatre années auxquelles s'intéresse cette partie. Les éléments les plus marquants qui pourraient avoir un impact sur les dernières acquisitions concernent les relations franco-belges et les réactions belges à la remilitarisation de la Rhénanie.

1.1 Rupture de l'accord franco-belge de 1920 (1936-1937)

Le 6 mars 1936, après quelques échanges de courriers officiels, les autorités belges et françaises se sont accordées au sujet de l'accord de 1920 : ce dernier est dépassé²¹⁰. En effet, les dispositions militaires des années 20 et les arrangements liés à l'occupation de l'Allemagne étaient totalement périmés. Le seul élément que les autorités ont décidé de garder concerne l'accord militaire entre états-majors en cas d'agression allemande²¹¹. Dans les faits, le maintien de ce contact permet de faciliter la protection des frontières de 1919 qui incombe à la Belgique et à la France depuis Locarno. Bien que quelques éléments de l'entente aient été conservés, le 6 mars 1936, l'accord militaire franco-belge est officiellement rompu.

Déjà, depuis la déclaration de Pétain en 1930, une distance s'était installée entre le Royaume et la République, ce qui a pu satisfaire les personnalités qui s'opposaient aux relations « de subordination » que la Belgique entretenait avec la France. La rupture définitive de l'accord aurait également pu engendrer des retombées positives dans la politique intérieure mais c'était sans compter sur la remilitarisation de la Rhénanie qui commença le 7 mars 1936, le

²¹⁰ VANLANGENHOVE F., *L'accord militaire franco-belge de 1920, op. cit.*, p. 534.

²¹¹ *Ibid.*

lendemain de la rupture de l'accord²¹². Cette répudiation du Pacte de Locarno par Hitler a provoqué une confusion médiatique qui a perturbé la politique intérieure et extérieure de la Belgique.

En Belgique, la rupture de l'accord inquiète les wallingants et les francophiles. Quel serait donc l'intérêt de la Belgique de quitter un accord avec une grande puissance comme la France alors que l'Allemagne se rapproche dangereusement de ses frontières nationales ? Cette frange de la population n'est pas du tout intéressée par une position d'isolement qu'elle juge trop dangereuse²¹³. Ce sentiment peut se comprendre car, en 1914, cette même posture de neutralité n'a pas empêché l'ennemi d'envahir le pays.

Du côté français, c'est le discours du Roi du 14 octobre qui a surtout engendré de vives réactions. Le 7 mars, l'annonce de la rupture de l'accord était noyée dans la masse d'informations liée à la réoccupation de la Rhénanie par l'armée du Reich. L'opinion française générale pensait donc que l'accord franco-belge tenait toujours alors qu'il était bel et bien rompu²¹⁴. Après la publication du discours de Léopold III en octobre, la presse française a manipulé les éléments de ce dernier pour créer des titres à sensation²¹⁵. Bien que le Roi n'ait ajouté aucun nouvel élément à la posture de la Belgique vis-à-vis de la France, les journalistes ont déclaré que, à la suite de la manœuvre d'Hitler à l'ouest du Rhin, le Roi des Belges avait fait preuve de couardise en rompant l'accord²¹⁶. Ces titres sensationnels étaient évidemment faux : l'ordre chronologique des événements n'y était pas respecté.

En 1938, lors d'une conversation avec l'ambassadeur belge, un représentant français (M. Léger), reconnaîtra que l'accord de 1920 était une erreur et qu'il aurait été beaucoup plus judicieux d'en dénoncer les failles et de le rompre à Locarno en 1925²¹⁷.

1.2 La remilitarisation de la Rhénanie et la « politique d'indépendance » belge (1936)

La rupture de l'accord franco-belge n'était, en fait, qu'une des étapes vers un changement radical de politique extérieure en Belgique. À partir de 1936, Paul-Henri Spaak qualifiera la nouvelle posture adoptée en 1936 « d'exclusivement et intégralement belge »²¹⁸. Ce revirement dans la politique extérieure de la Belgique s'est établi à cheval entre 1936 et

²¹² *Ibid.*

²¹³ DUMOULIN M., VAN DEN WIJNGAERT M. et DUJARDIN V., *Léopold III*, Bruxelles, 2001, p. 172.

²¹⁴ VANLANGENHOVE F., *L'accord militaire franco-belge de 1920*, op. cit., p. 534.

²¹⁵ *Ibid.*, p. 535.

²¹⁶ *Ibid.*

²¹⁷ *Ibid.*

²¹⁸ VANLANGENHOVE F., *À propos des relations militaires franco-belges, 1936-1940*, dans *Revue belge de philologie et d'histoire*, t. 47, 1969, p. 1208.

1937.

D'aucuns prétendent que le Royaume bascule déjà vers un statut de neutralité et d'indépendance en 1931, lorsque Hymans annonce que la Belgique, outre ses engagements de Locarno, n'a aucune obligation d'assistance mutuelle²¹⁹. En réalité, les autorités belges façonnent véritablement cette nouvelle politique entre mars 1936 et avril 1937. Le principe de base de cette politique est fondé sur l'idéologie de 1920 : la sécurité de la Belgique doit provenir de ses alliés originels, la France et la Grande-Bretagne.

Le 19 mars 1936, les représentants belges, français et britanniques signent un accord qui vise à reconnaître la réorientation stratégique belge. Sous l'impulsion de Paul Van Zeeland, alors Premier ministre et ministre des Affaires étrangères, la « politique d'indépendance » s'installe²²⁰. L'objectif de ce nouvel accord à trois est de revoir, de manière réaliste, les engagements pris en 1925.

En 1936, les inquiétudes belges s'échelonnent sur deux niveaux : d'une part, au niveau de la politique internationale, Hitler semble pouvoir évoluer comme il l'entend sans hésiter à rompre les accords internationaux. D'autre part, au niveau de la politique des États alliés, face à la menace, personne ne semble savoir comment réagir²²¹. Cette situation empêche donc l'établissement d'une ligne politique coordonnée ferme face aux débordements allemands²²². Dans ce contexte frénétique, les autorités nationales n'ont d'autre choix que d'être réaliste : l'État belge doit se rapprocher de ses alliés originels. L'accord du 19 mars, signé à Londres, reprend, entre autres, des clauses d'assistance mutuelle impliquant les trois nations²²³. Les aspirations françaises et belges de 1919 sont enfin réalisées : un accord tripartite d'alliance militaire lie la France, la Belgique et la Grande-Bretagne.

En 1937, dans les rangs de l'opposition, cet investissement de la Belgique inquiète. Comment le pays pourrait-il intervenir si l'Allemagne décidait d'attaquer la France ? Hymans répond aux sceptiques en février 1937 en précisant que la « politique nouvelle », établie en 1936, n'a pas pour but de créer une rupture totale avec ce qui préexistait mais elle vise simplement à s'adapter aux réalités et aux capacités de défense de la Belgique²²⁴. Face à l'instabilité qu'engendre cette alliance au sein de la politique intérieure du Royaume, la Grande-

²¹⁹ VANLANGENHOVE F., *À propos des relations militaires franco-belges*, op. cit., p. 1204.

²²⁰ WILLEQUET J., *Regards sur la politique belge d'indépendance (1936-1940)*, dans *Revue d'histoire de la Deuxième Guerre mondiale*, n° 31, 1958, p. 6.

²²¹ *Ibid.*

²²² *Ibid.*

²²³ VANLANGENHOVE F., *À propos des relations militaires franco-belges*, op. cit., p. 1204.

²²⁴ *Ibid.*, p. 1214.

Bretagne et la France envoient une note à Spaak le 24 avril 1937²²⁵. Ces documents délient officiellement le pays de toutes ses obligations diplomatiques tout en renouvelant les promesses d'assistance en cas d'agression allemande²²⁶. Comme Spaak le requérait le 20 juillet 1936 alors qu'il venait d'être nommé ministre des Affaires étrangères, la politique extérieure belge est désormais « exclusivement et intégralement belge »²²⁷. Quelques mois plus tard, l'Allemagne reconnaîtra également la neutralité belge :

*« Le Gouvernement allemand considère que l'inviolabilité et l'intégrité du territoire belge constituent un intérêt commun pour les puissances occidentales. Il confirme sa détermination à ne jamais, et dans aucune circonstance, porter atteinte à cette inviolabilité, cette intégrité. »*²²⁸ (13 octobre 1937)

Le 3 septembre 1939, la Belgique qui affichait une politique « d'indépendance » jusqu'à là, passe désormais à une posture de neutralité au moment où les forces du Reich envahissent la Pologne²²⁹. Quelques mois plus tard, au mois de mai, l'Allemagne semble avoir oublié sa déclaration d'octobre 1937 et viole – à nouveau – la neutralité de la Belgique.

2. Dernières acquisitions avant l'offensive allemande

Le contexte politique international frénétique des années 1936 à 1940 couplé à la politique d'indépendance de la Belgique encourage les autorités à compléter la flotte de l'Aéronautique belge. Six types d'appareils différents sont commandés à cette période pour 117 unités livrées : 48 % des avions sont d'origine britannique, 26 % d'origine italienne, 21 % ont été imaginés dans des bureaux d'ingénieurs belges et les 6 % restants sont néerlandais. Un contrat anecdotique mérite également d'être mentionné, il s'agit du premier partenariat américain : le *Brewster 339B « Buffalo »*²³⁰.

Pour se représenter correctement la structure de l'Aéronautique, ci-dessous, se trouve un tableau récapitulatif de l'organisation de l'aviation militaire belge en mai 1940. Force est de constater que les effectifs ont bien évolué par rapport à l'organigramme des années 20 et que la

²²⁵ VANLANGENHOVE F., *Les objectifs de la « politique d'indépendance » de la Belgique*, dans *Revue belge de philologie et d'Histoire*, n°52-2, 1974, p. 401.

²²⁶ COLIGNON A., *De la politique d'indépendance au retour de la neutralité (1936-1939)*, dans *Belgium World War II* [en ligne], <https://www.belgiumwwii.be/belgique-en-guerre/articles/politique-d-independance-de-la-au-retour-a-la-neutralite-1936-1939.html#:~:text=Le%2024%20avril%201937%2C%20les,assistance%2C%20le%20cas%20échéant>. (consulté le 15 juillet 2025).

²²⁷ VANLANGENHOVE F., *À propos des relations militaires franco-belges*, op. cit., p. 1208.

²²⁸ OFFICE OF THE UNITED STATES CHIEF OF COUNSEL FOR PROSECUTION OF AXIS CRIMINALITY, *Nazi Conspiracy and Aggression*, vol. I, p. 762 [en ligne], https://tile.loc.gov/storage-services/service/ll/llmlp/2011525363_NT_Nazi_Vol-I/2011525363_NT_Nazi_Vol-I.pdf (consulté le 15 juillet 2025).

²²⁹ *Ibid.*

²³⁰ Référence de l'illustration :

restructuration liée à la création de la Défense Aérienne du Territoire en 1935 est toujours bien en place.

Tableau 5 - Organigramme de l'Aéronautique militaire en mai 1940²³¹

1^{er} régiment : reconnaissance et observation d'artillerie

Groupe	Nombre d'escadrilles	Base opérationnelle	Insigne
I	1	Deurne	Mouette
II	3	Goetsenhoven	Feuille de houx
III	5	Goetsenhoven	Hirondelle
IV	7	Goetsenhoven	Mephisto
V	9	Bierset	Sioux bleu
V	11	Bierset	Sioux rouge

2^e régiment : chasse

Groupe	Nombre d'escadrilles	Base opérationnelle	Insigne
I	1	Schaffen	Comète
	2	Schaffen	Chardon
II	3	Nivelles	Cocotte rouge
	4	Nivelles	Cocotte blanche
III	5	Nivelles	Faucon bleu
	6	Nivelles	Faucon rouge

3^e régiment : reconnaissance et bombardement

Groupe	Nombre d'escadrilles	Base opérationnelle	Insigne
I	1	Evere	Dragon doré
	3	Evere	Dragon argenté
III	5	Evere	Faucon égyptien

2.1 *Gloster Gladiator (1936)*

Le 27 septembre 1936, un contrat d'achat pour 22 chasseurs *Gloster Gladiator* est signé entre les autorités belges et l'entreprise britannique Gloster²³². Quinze appareils devaient être livrés par la Grande-Bretagne et les sept restants par la SABCA. Après quelques difficultés de négociations quant à la production sous licence, les appareils fournis par les usines *Gloster* arrivent durant l'été 1937 alors que les unités construites à Haren commencent à arriver à Schaffen en avril 1938²³³. Ce chasseur biplan très maniable a fait partie d'une équipe de démonstration acrobatique très active dans les années qui ont précédé la guerre. Toutefois, il faut noter que l'Aéronautique a perdu six de ses *Gladiator* entre mars 1939 et mars 1940 faisant

²³¹ ID., et al., *100 ans d'aviation en Belgique, op. cit.*, p. 37.

²³² ID., *Gloster Gladiator*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/gloster-gladiator> (consulté le 15 juillet 2025).

²³³ *Ibid.*

suite à des problèmes techniques²³⁴.



Figure 21 – *Gloster Gladiator*

Durant la campagne de mai 40, la majorité des *Gladiator* restants ont su se réfugier dans la base de repli prévue près de Beauvechain²³⁵. Cependant, la supériorité des *Messerschmitt Bf-109* de la *Luftwaffe* est manifeste. Les premiers tirs des appareils allemands ont résonné durant la matinée du 10 mai, le lendemain à 16h30, les derniers *Gladiator* et *Hurricane* étaient détruits anéantissant définitivement le premier groupe du deuxième régiment de chasse de Schaffen²³⁶²³⁷.

2.2 *Fairey Battle* (1937)

En 1937, c'est une réalité technique qui a poussé le commandement de l'Aéronautique à se tourner vers le *Battle* des industries *Fairey* avec qui la Belgique travaillait déjà (*Fox* et *Hurricane*). En effet, les Britanniques avec leur *Spitfire* (1936) et les Allemands avec leur *Messerschmitt Bf-109* (1935) démontrent très bien que l'ère du biplan est terminée. S'il devait y avoir une guerre impliquant l'aviation militaire dans les années à venir, il s'agirait d'une guerre de monoplans.

Le *Battle* a initialement été choisi pour remplacer son vieillissant homologue biplan : le *Fox*²³⁸. Entre 1937 et 1938, dix appareils ont été livrés à Evere directement depuis les industries *Fairey* en Grande-Bretagne. Au départ, le *Battle* devait servir principalement à la reconnaissance mais son rôle a rapidement glissé vers le bombardement léger. Bien qu'il s'agisse d'un monoplan au design plus moderne, le nouvel avion britannique s'est révélé trop fragile et s'est vu très vite dépassé pendant la « drôle de guerre ». Sans aucun moyen de se défendre, le 10 mai, le *Battle* participe à l'attaque du canal-Albert visant à détruire les ponts

²³⁴ *Ibid.*

²³⁵ *Ibid.*

²³⁶ *Ibid.*

²³⁷ Référence de l'illustration : *Ibid.*

²³⁸ ID., *Fairey Battle I*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/fairey-battle-i> (consulté le 15 juillet 2025).

stratégiques le traversant. Cette opération s'est vite transformée en « mission-suicide » : aucun pont n'a été détruit et six des neuf appareils ont été abattus²³⁹.



Figure 22 - Fairey Battle

2.3 Hawker Hurricane (1937)

Le *Hurricane* est encore un appareil britannique qui provient d'une entreprise avec laquelle la Belgique n'a pas encore travaillé : *Hawker Aircraft Ltd.* De la même manière qu'en 1937 avec le *Battle*, la Belgique cherche à moderniser sa flotte de chasseurs avec des avions monoplans fiables. Durant l'été 1938, deux pilotes belges sont envoyés en Grande-Bretagne à la demande du commandant de la Défense Aérienne du Territoire, le lieutenant-général Émile Duvivier²⁴⁰. Au vu de la tension grandissante en Europe, il estime qu'il est urgent que les effectifs du 2^e régiment de chasse soient complétés par 40 nouveaux chasseurs de dernière génération. La mission des deux aviateurs est simple : déterminer quel appareil correspondrait le mieux aux standards de l'Aéronautique, le *Spitfire I* ou le *Hawker Hurricane I*²⁴¹²⁴².



Figure 23 - Hawker Hurricane I

²³⁹ Référence de l'illustration : *Ibid.*

²⁴⁰ ID., *Hawker Hurricane I*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/hawker-hurricane-i> (consulté le 15 juillet 2025).

²⁴¹ *Ibid.*

²⁴² Référence de l'illustration : *Ibid.*

En mars 1939, la décision est tombée, le Gouvernement belge achète vingt chasseurs *Hurricane* directement aux industries *Hawker* en Grande-Bretagne pendant que la société Avions *Fairey* négocie un contrat pour la production de 80 appareils sous licence²⁴³.

Au mois de mai 1939, les premiers *Hurricane* aux couleurs belges arrivent à Schaffen. Au vu de l'urgence, la *Royal Air Force* a accepté d'interrompre son propre approvisionnement pour permettre à l'Aéronautique de recevoir ses chasseurs dans les plus brefs délais. Cette manœuvre généreuse a permis la livraison de quinze appareils pour le mois de septembre²⁴⁴. En ce qui concerne les appareils qui devaient être produits en Belgique, la logistique a grandement fait défaut : les moteurs devaient être livrés par les Britanniques, les ailes par la SABCA et le reste de la structure était produite à Gosselies dans les usines *Fairey*. Le premier appareil entièrement construit en Belgique a seulement été livré le 9 mai 1940. Selon Fernand Jacquet, le directeur des sociétés Avions *Fairey*, de nombreuses structures étaient prêtes et n'attendaient que le moteur pour être livrées²⁴⁵. Un autre élément de la livraison des *Hurricane* pose question. Sur certaines photographies, il est possible de trouver des chasseurs *Hawker* dont l'origine est inconnue. L'explication qui est avancée indique que les Britanniques auraient envoyé quelques *Hurricane* en compensations de certains *Fairey Fox* jamais livrés²⁴⁶.

Les *Hurricane* ont également connu la campagne de mai 1940. Onze appareils étaient opérationnels au sein des escadrilles « Chardon » de Schaffen. Tout comme les *Gladiator*, trois d'entre eux ont réussi de justesse à se replier à Beauvechain. Leur sort n'a cependant pas été très différent de celui de leurs compatriotes des industries *Gloster* : ils furent tous détruits²⁴⁷.

2.4 Stampe & Vertongen SV-4 (Pre-war – 1939)

Les nouveaux achats réalisés et prévus en matériel opérationnel nécessitent inévitablement des appareils pour entraîner les pilotes. Le *SV-5* de 1935 est toujours très fonctionnel mais il serait intéressant de songer à remplacer les *Avro 504k* de 1921. C'est dans ce contexte que le *SV-4* a été sélectionné par l'Aéronautique pour compléter la flotte de Wevelgem.

Le choix a été opéré après les Concours pour l'Aviation Militaire Belge de 1939 où le *SV-4* a été sacré champion dans la catégorie « entraînement »²⁴⁸. Trente appareils ont alors été

²⁴³ *Ibid.*

²⁴⁴ BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales*, op. cit., n°11.460 – Importations d'armes destinées à l'Armée belge, Avions *Hurricane* internés en Belgique, et moteurs avions pour l'Armée belge (1939-1940).

²⁴⁵ BRACKX, D., *Hawker Hurricane I*, op. cit.

²⁴⁶ *Ibid.*

²⁴⁷ *Ibid.*

²⁴⁸ *Stampe Vertongen SV-4B (Pre-War)*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/stampe-vertongen-sv-4b-pre-war> (consulté le 15 juillet 2025).

commandés à la société Stampe & Vertongen mais seulement vingt-quatre d'entre eux seront livrés avant l'invasion. Le 12 mai, les vingt-trois appareils toujours opérationnels ont quitté la Belgique pour se rendre en France puis en Algérie²⁴⁹. Il ne s'agissait pas des seuls appareils belges qui avaient réussi à fuir. À bord du navire à destination de Oran se sont retrouvés : 23 *SV-4*, 11 *Foxes*, 12 *Avro 504N* et 1 *Avro 626*²⁵⁰²⁵¹.



Figure 24 - *SV-4* (Pre-war)

2.5 *Brewster 339B « Buffalo »* (1939)

Comme mentionné plus tôt, le *Brewster 339* est le premier appareil américain commandé par la Belgique. La décision de commander cet appareil a été conditionnée par la crise de Munich en 1938. Lorsque le Führer décide d'annexer les Sudètes tchécoslovaques, il fait un pas de plus vers la guerre. Les forces occidentales qui seront bientôt appelées « les Alliés » se rendent compte que le pire des scénarios prévu pourrait se réaliser. Pour pouvoir se défendre contre la *Luftwaffe* très avancée techniquement, des ajustements sont impérativement nécessaires. Étant donné que tous les pays en Europe font tourner leur industrie aéronautique à plein régime pour fournir leur propre flotte, la Belgique se retrouve piégée et se tourne vers un nouvel acteur dans le monde de l'aéronautique européenne : les États-Unis. Les autorités de l'Aéronautique auraient pu faire appel aux industries nationales, mais le temps manque : une attaque peut survenir à tout instant, et il est trop tard pour lancer un programme de développement complet²⁵².

²⁴⁹ *Ibid.*

²⁵⁰ *Ibid.*

²⁵¹ Référence de l'illustration : *Ibid.*

²⁵² Référence de l'illustration : BRACKX D., *Brewster 339B (Buffalo)*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/brewster-b-339> (consulté le 12 août 2025).



Figure 25 - Brewster 339.B « Buffalo »

Avec l'achat des *Hurricane* et des *Gladiator*, une partie de la flotte peut rivaliser avec les *Messerschmitt* allemands. Cependant, les vieux *Fairey Fox* de 1932 sont complètement dépassés et restent les seuls appareils opérationnels au sein des 2^e et 3^e groupes du 2^e régiment de chasse²⁵³. Les seuls appareils disponibles sur le marché et dans un nombre suffisant sont alors les *Brewster*. En décembre 1939, une commande est passée pour 40 unités, le premier appareil quitte les États-Unis le 27 avril 1940²⁵⁴. Étant donné que la Belgique est déjà envahie en mai, l'appareil est dévié vers Bordeaux avant d'être saisi par les autorités allemandes. Six autres appareils sont livrés en France et déviés vers la Martinique pour toute la durée de la guerre. Finalement, les 33 appareils restants, livrés en juillet 1940, seront cédés à la Grande-Bretagne et intégreront la *Royal Air Force*²⁵⁵.

Cet appareil ne volera donc jamais sous les couleurs du Royaume. Il mérite néanmoins d'être mentionné, car il constitue le premier contrat aéronautique entre la Belgique et les États-Unis. Par ailleurs, son histoire singulière a été quelque peu oubliée dans la mémoire de l'Aéronautique militaire belge, ce qui justifie l'hommage qui lui est rendu ici.

2.6 *Fiat CR-42 (1939)*

En plus de la commande réalisée auprès des industries américaines, les autorités de l'Aéronautique se sont tournées vers une société italienne : *Fiat Aviazione* ; elle ne propose pas d'appareil monoplan, mais un chasseur alternatif maniable avec une portée d'action tout à fait correcte. L'argument principal avancé par *Fiat* était surtout la capacité à livrer les appareils dans un délai très court²⁵⁶. Le 6 décembre 1939, le contrat est signé, 40 *Fiat CR-42*, 960.000 cartouches de mitrailleuse et 8 moteurs de rechange sont commandés. Jusqu'ici la question des

²⁵³ *Ibid.*

²⁵⁴ *Ibid.*

²⁵⁵ *Ibid.*

²⁵⁶ ID, *Fiat CR.42*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/fiat-cr-42> (consulté le 15 juillet 2025).

prix des appareils achetés par la Belgique n'a pas été évoquée. Cependant pour ce cas précis, il convient de préciser qu'en fixant ses tarifs, l'Italie a clairement profité de la conjoncture. Le prix unitaire du *CR-42* a été fixé à 66.000 USD, ce qui correspond à 30 % plus cher que les *Brewster « Buffalo »*, appareils bien plus performants que les avions italiens²⁵⁷²⁵⁸.



Figure 26 - Fiat CR-42

Lors de l'invasion de mai, la flotte de *CR-42* basée à Nivelles comprend 26 unités sur les 30 livrées : un appareil a été détruit en entraînement, un deuxième a été endommagé lors de la livraison et les deux autres sont en maintenance²⁵⁹. Malgré l'effectif restreint, le bilan de cette commande de dernière minute se révèle finalement assez positif. En mai 1940, le *Fiat CR-42* devient le chasseur de l'Aéronautique belge le plus efficace de son histoire avec un total de cinq victoires homologuées et six probables pour seulement deux appareils belges descendus²⁶⁰.

Outre l'acquisition et les faits d'armes de l'avion italien, il est intéressant de noter que la commande de ce dernier s'intègre dans un contexte de relations économiques très particulier entre la Belgique et l'Italie. Un dossier d'archive complet s'intéresse d'ailleurs à cette question²⁶¹.

L'élément le plus important de ce dossier relève de la politique intérieure belge. Le ministère de la Défense nationale, alors désespérément à la recherche d'un chasseur à la fin des années 30, est séduit par les performances du *CR-42* qui s'avère être le seul appareil disponible rapidement. Dans la précipitation, c'est la Défense nationale qui signe le contrat ce qui fâche gravement le ministère du Commerce extérieur qui n'a pas été consulté²⁶². En effet, l'Italie a

²⁵⁷ *Ibid.*

²⁵⁸ Référence de l'illustration : *Ibid.*

²⁵⁹ *Ibid.*

²⁶⁰ *Ibid.*

²⁶¹ BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Collection « politico-économique » (1824-2003)*, n°2458bis – Relations économiques Belgique-Italie (d'octobre 39 à 1940) : achats d'avions par le Gouvernement belge à l'Italie.

²⁶² *Ibid.*

énormément d'arriérés commerciaux vis-à-vis de la Belgique, il aurait donc été possible de négocier une partie du prix en *clearing*, une autre en devises libres et il aurait même été possible d'exiger des contreparties (comme l'achat de charbon ou d'acier à la Belgique : l'Italie a besoin de ces matières premières à l'époque)²⁶³. Le ministre de la Défense ne connaissait manifestement pas cette situation avantageuse pour la Belgique car le contrat qu'il a signé prévoyait un paiement en dollars américains, ce qui annulait toute possibilité de négociations²⁶⁴.

C'est la première fois qu'un tel incident se produit au sein du Gouvernement autour d'une question aéronautique, ce qui crée un précédent. Après quelques échanges de courriers entre les deux ministères concernés, la situation s'est apaisée car, à cause du retard de la livraison et des unités manquantes, il a été possible de parvenir à un compromis avec l'Italie. Cet exemple de *quiproquo* au niveau du Gouvernement rappelle bien que les décisions prises au niveau de la Défense nationale peuvent avoir un impact important sur l'économie du pays et sur les liens commerciaux internationaux, surtout lorsqu'il s'agit de budgets à l'échelle d'investissements aéronautiques.

Un dernier point de réflexion peut encore se développer autour de l'achat du *CR-42*. En décembre 1939, l'Aéronautique militaire est désespérée et cherche à se procurer un chasseur pour se défendre en cas d'attaque allemande. Dans ce contexte, le choix des autorités belges de se tourner vers une puissance militaire qui, quelques mois plus tôt, a signé le « Pacte d'Acier » avec l'Allemagne, ne manque pas d'interroger²⁶⁵. Certes, la Belgique revendique une posture de neutralité et conserve ainsi la liberté d'entretenir des relations commerciales avec toutes les puissances. Néanmoins, ce choix n'est pas sans soulever des enjeux moraux, notamment lorsqu'il implique de financer indirectement l'effort de guerre d'un futur agresseur au détriment de nations alliées.

2.7 Koolhoven FK-56 (1940)

Le véritable achat de « dernière minute » date du mois de janvier 1940²⁶⁶. Le Gouvernement belge a signé un contrat pour la livraison de 20 *Koolhoven FK-56*, un avion d'entraînement hollandais. La pression de temps était telle que les industries hollandaises ont dévié une commande à destination de la Yougoslavie vers la Belgique : le premier appareil a été livré le 12 février²⁶⁷. Dès l'arrivée du premier exemplaire, les autorités nationales

²⁶³ *Ibid.*

²⁶⁴ *Ibid.*

²⁶⁵ SOUTOU G.-H., *Pacte d'acier*, dans *Encyclopaedia Universalis* [en ligne], <https://www.universalis.fr/encyclopedie/pacte-d-acier/> (consulté le 15 juillet 2025).

²⁶⁶ *Koolhoven F.K.56*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/koolhoven-fk56> (consulté le 15 juillet 2025).

²⁶⁷ *Ibid.*

négoiciaient déjà une nouvelle commande de 50 unités. Finalement, seulement sept *Koolhoven* parviendront en Belgique avant l'arrivée de la *Wehrmacht* au mois de mai. Un appareil a survécu aux bombardements en fuyant vers Bordeaux²⁶⁸²⁶⁹.



Figure 27 - Koolhoven FK.56

3. Relations entre contexte géostratégique et investissements aéronautiques militaires

Entre 1935 et 1940, l'Aéronautique a encore connu de nombreux développements avec 117 appareils acquis auprès de quatre pays : la Grande-Bretagne (48 %), l'Italie (26 %), la Belgique (21 %) et les Pays-Bas (6%). Ces développements se sont intégrés dans un contexte politique mouvementé qui a conduit, *in fine* à la Seconde Guerre mondiale.

La rupture de l'accord franco-belge en 1936 est le premier signe du lancement de la politique d'indépendance de la Belgique qui se réalisera complètement en 1937 quand elle sera libérée de ses obligations diplomatiques. Bien que les autorités belges aient opté pour un statut de neutralité, le rapprochement avec les Français et les Britanniques est indéniable étant donné qu'ils garantiraient, à deux, les frontières belges. Ce rapprochement permet aux relations aéronautiques de se maintenir cordialement avec la Grande-Bretagne qui reste le partenaire principal de l'Aéronautique. La supériorité technique de leurs appareils monoplans est indéniable : depuis les premiers achats en 1921, les ingénieurs britanniques n'ont cessé de générer de la confiance auprès des autorités belges qui ne voient pas l'intérêt de se tourner vers d'autres producteurs.

Après la crise de Munich (1938) et de l'invasion de la Pologne (1939), l'Aéronautique est sous pression face à la menace grandissante. Elle se voit contrainte de réaliser des commandes dans la précipitation auprès des Néerlandais et des Italiens. Bien que l'Italie soit

²⁶⁸ *Ibid.*

²⁶⁹ Référence de l'illustration : *Ibid.*

alliée avec l'Allemagne depuis peu, la Belgique n'a pas d'autres choix que de laisser les questions morales de côté pour maintenir sa flotte de chasse à jour.

D'un autre côté, la politique de repli sur soi et d'indépendance se fait aussi ressentir à travers les choix de l'Aéronautique qui favorisent l'industrie nationale tant par les commandes auprès des entreprises belges que par la production sous licence des appareils étrangers.

Avec la nouvelle organisation en Défense Aérienne du Territoire, l'Aéronautique s'organise selon un nouvel organigramme qui lui donne presque le statut d'arme à part entière. Toutefois, cela ne suffira pas pour contrer l'offensive allemande et rivaliser avec les *Messerschmitt Bf-109*. La Belgique est contrainte de capituler après dix-huit jours de combats, beaucoup d'appareils détruits et la majorité de ses champs d'aviation bombardés. Cependant l'Aéronautique ne s'éteindra pas, tout comme le Gouvernement, un contingent de pilotes va réussir à fuir vers l'Angleterre pour continuer la lutte au sein des rangs de la *Royal Air Force*.

CONCLUSION INTERMEDIAIRE : L'ENTRE-DEUX GUERRES (1920-1940)

Pour conclure cette première partie, un petit retour sur les chiffres s'impose. Au total, entre 1920 et 1940, 1152 appareils ont été commandés selon la répartition chronologique suivante²⁷⁰ :

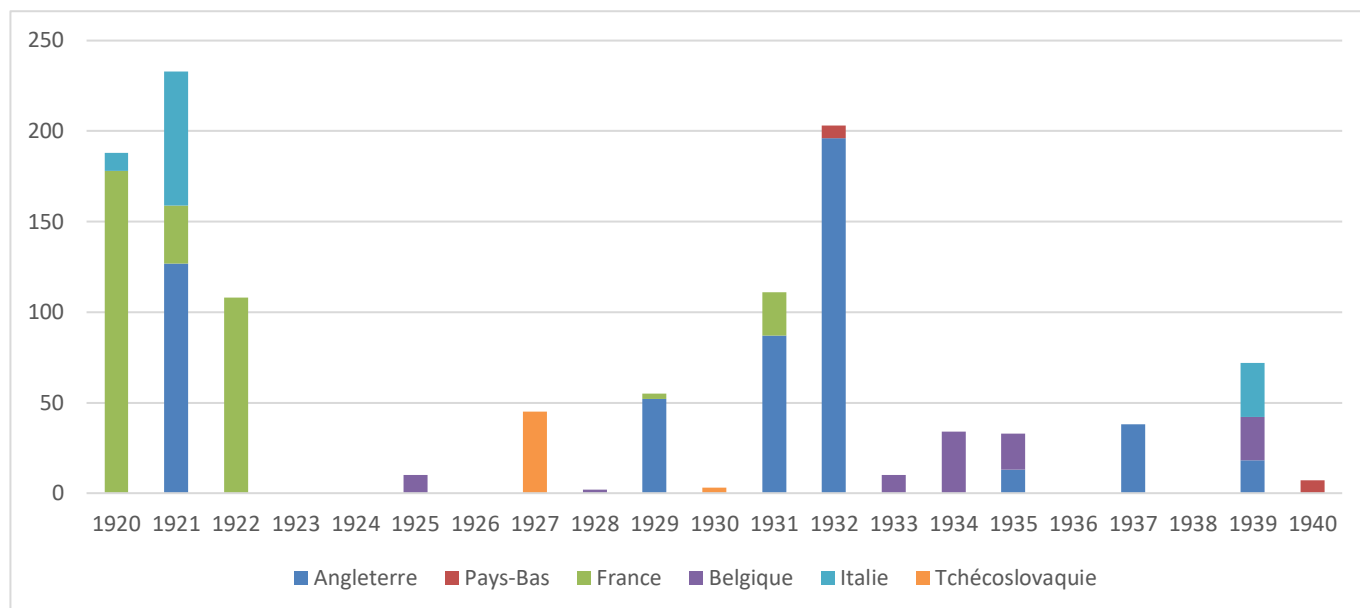


Figure 28 - Répartition des acquisitions aéronautiques belges selon leur origine (1920-1940)

Deux pics méritent une attention particulière : les années de 1920 à 1922 et les années 1931 et 1932. Le premier pic correspond à une situation doublement particulière pour la Belgique : d'une part, l'accord militaire franco-belge est signé en 1920. D'autre part, l'Aéronautique militaire change de nom et entame une grande modernisation de ses effectifs. Le rapprochement avec la France a manifestement facilité les échanges en matière d'aviation militaire : 60 % des appareils commandés pour faire renaître l'Aéronautique de ses cendres sont de design français.

Le second pic d'achat, autour de 1931 et 1932 correspond à un autre moment clé de développement pour l'Aéronautique : l'ère Gillieaux. En place depuis 1928 et avec des contraintes budgétaires importantes, le lieutenant-général parviendra à constituer une Aéronautique crédible qui « rompt avec la tradition ». Il s'agit d'une rupture avec la tradition car

²⁷⁰ Source des données de la figure 28 : base de donnée de travail comprenant les informations répertoriées à partir du site de référence : *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/> (consulté le 9 août 2025) – Cf annexe.

il décide de s'ouvrir à de nouveaux horizons pour des raisons techniques d'une part et diplomatiques de l'autre. En effet, l'accord franco-belge ne fait pas l'unanimité en Belgique, il est temps de se tourner vers d'autres partenaires diplomatiques et économiques. Gillieaux prend la balle au bond en s'orientant vers un autre allié originel de la Belgique : la Grande-Bretagne. En effet, entre 1931 et 1932, 90 % des appareils commandés proviennent d'industries anglaises. Ainsi, par les chiffres, il apparaît que les choix réalisés en matière aéronautique sont fortement conditionnés par les liens stratégiques et diplomatiques de la Belgique.

Au-delà des considérations purement chiffrées, durant l'entre-deux guerres, les facteurs qui ont conditionné les achats en matière d'aéronautique pourraient être classés en trois catégories : les arguments géostratégiques, techniques et de politique intérieure.

En ce qui concerne les arguments **diplomatiques**, ils évoluent majoritairement autour de l'accord franco-belge de 1920 qui s'étend sur toute la période étudiée dans la partie I. Au départ, la proximité avec la France facilite les échanges alors que quand l'accord commence à être contesté, surtout sous l'ère Gillieaux, les commandes s'amenuisent jusqu'à complètement disparaître entre 1936 et 1940. Ensuite, les autres traités internationaux jouent aussi un rôle dans la dynamique de développement de l'Aéronautique. En 1923 avec l'occupation de la Ruhr, en 1925 avec le Pacte de Locarno et en 1936 avec l'alliance tripartite avec la France et la Grande-Bretagne, la Belgique savait qu'elle devait investir dans l'Aéronautique. C'est d'ailleurs, entre autres pour cette raison que sous l'ère Gillieaux, de grands investissements ont été réalisés.

Un autre élément diplomatique réside dans la menace extérieure. En 1938 avec la crise de Munich et avec l'invasion de la Pologne en 1939, la pression était telle que les quelques achats considérés à la fin des années 30 ont été réalisés dans la précipitation. Le cas des appareils italiens *CR-42* illustre très bien cette situation : d'un côté, d'un point de vue économique les ministères publics n'ont pas pu s'organiser et programmer un achat qui aurait pu être bénéfique pour l'économie belge. De l'autre côté, d'un point de vue moral, la pression était telle que la Belgique a été contrainte de commercer avec un allié de son ennemi.

Du point de vue des arguments **techniques**, à certains moments, il a été possible de constater que la technique dépassait les considérations politiques et diplomatiques. En effet, un des arguments qui a conditionné la plupart des choix durant les années 1920 à 1926 était la recherche d'innovation par rapport aux appareils de la Première Guerre mondiale. Entre 1927 et 1935, sous Gillieaux, la technique était au centre des choix ! Le lieutenant-général faisait toujours en sorte d'être tenu informé des dernières évolutions techniques pour être certain de ne pas manquer une opportunité. Ce fut notamment le cas avec le *Fairey Firefly* qui n'avait

même pas été sélectionné pour participer au concours de sélection. Enfin, entre 1936 et 1940, à nouveau les arguments techniques ont orienté les choix : l'ère du biplan était terminée, il fallait passer à un profil plus moderne et plus maniable ce qui a conduit à choisir les appareils britanniques qui n'avaient pas de concurrence sérieuse à l'époque.

Le dernier type d'argument est lié à la **politique intérieure**. Comme dans beaucoup de domaines, l'économie dicte les règles. C'est aussi valable pour le développement de l'Aéronautique durant l'entre-deux guerres. En 1923, la situation politique impose une modernisation de l'armée pour occuper la Ruhr avec la France, cependant, le pays vit une véritable crise financière qui empêche les investissements pendant plusieurs années. Il en va de même juste après le Traité de Locarno, comme l'indique le graphique, très peu d'appareils ont été achetés pendant la crise qui touche le pays dans les années 20. Cependant, certains choix en matière d'aéronautique ont aussi été posés pour soutenir le pays durant cette crise. L'Aéronautique militaire a soutenu l'économie nationale de deux manières différentes, à travers des achats auprès d'industries belges mais aussi en attirant des industries de production aéronautique à Bruxelles et dans la région de Charleroi (SABCA – 1920 et Sociétés *Fairey* Gosselies – 1931).

Par ces quelques éléments, cette première partie révèle que, déjà durant l'entre-deux guerre, les choix en matière d'aéronautique en Belgique sont plus complexes qu'ils n'apparaissent. Au départ, il serait aisé de penser que ces décisions relèvent simplement de questions d'alliances et d'accords diplomatiques. En réalité, les paramètres qui conditionnent ces derniers sont de multiples natures et devraient être pris en considération de manière équivalente à chaque fois qu'une nouvelle acquisition est réalisée.

PARTIE II : L'AERONAUTIQUE MILITAIRE BELGE PENDANT LA SECONDE GUERRE MONDIALE

(1940-1946)

INTRODUCTION

En mai 1940, l'Aéronautique militaire belge cesse d'exister. L'invasion allemande entraîne la destruction de la majeure partie de ses infrastructures et de son matériel, provoquant son démantèlement complet. La chaîne hiérarchique est rompue, et les aviateurs disposant encore d'appareils en état prennent la fuite vers la France. Après la capitulation de celle-ci, leurs trajectoires divergent : certains rejoignent l'Angleterre, d'autres s'orientent vers le Congo ou l'Afrique du Sud. Malgré l'éclatement des fronts, les soldats du ciel manifestent une volonté continue de poursuivre le combat. Cette détermination se traduit d'abord par des initiatives individuelles, qui vont, parfois difficilement, finir par s'institutionnaliser pour constituer les prémices d'une recomposition aérienne belge à l'étranger.

Face à la croissance progressive de ces effectifs, notamment en Grande-Bretagne, le Gouvernement belge en exil perçoit une opportunité de légitimation de sa place future dans le camp des vainqueurs. Réfugié à Londres, il cherche à se frayer une voie vers la table des négociations de la reconstruction de l'Europe. Les aviateurs intégrés à la Royal Air Force deviennent ainsi un outil diplomatique : leur engagement militaire est mobilisé pour appuyer la légitimité politique du Gouvernement belge. En parallèle, la Colonie est mise à contribution sur le plan économique afin de soutenir l'effort de guerre allié. Cette quête de reconnaissance entraîne une hiérarchisation des priorités, reléguant au second plan certaines problématiques, notamment celles liées aux opérations menées depuis ou en Afrique.

Cette deuxième partie s'inscrit comme une étape de transition dans la démarche globale du travail. Il s'agit d'identifier, dans l'épisode de la Seconde Guerre mondiale, les bouleversements diplomatiques et stratégiques qui façonneront les choix futurs en matière d'aéronautique militaire, à partir de 1946. L'analyse portera sur les mécanismes d'intégration à la Royal Air Force, leur adoption progressive par les effectifs belges, et les empreintes laissées dans la Force aérienne reconstituée. Cette partie entend également mettre en lumière des récits restés en marge de la bibliographie existante : la place des femmes belges dans les services aériens, les débats liés à l'aéronautique coloniale, et le sort des aviateurs engagés hors du théâtre européen. L'ensemble de cette réflexion repose sur un corpus d'archives belges et britanniques, sur des publications institutionnelles, ainsi que sur une bibliographie étoffée. Elle vise à restituer les tensions internes propres à cette phase de transition : entre dépendance et autonomie, entre visibilité métropolitaine et invisibilisation des marges, entre propagande et réalité opérationnelle.

CHAPITRE I : LES AVIATEURS BELGES EN GRANDE-BRETAGNE

Le 28 mai 1940, la Belgique capitule, et la quasi-totalité des appareils de l'Aéronautique militaire est détruite. Quelques pilotes parviennent néanmoins à sauver leurs avions et à se replier à Tours, en France, dans l'espoir d'une réorganisation des forces belges²⁷¹. Cet espoir s'effondre rapidement, car en quelques semaines, une grande partie du territoire français est occupée par les forces allemandes jusqu'à la signature de l'armistice le 24 juin²⁷². Contraints de se replier jusqu'à Montpellier, les aviateurs belges se retrouvent face à un dilemme : rentrer en Belgique conformément aux ordres du Gouvernement ou poursuivre le combat aux côtés des Alliés²⁷³. L'épopée de ceux qui choisissent de continuer à lutter pour la liberté se déroule soit en Grande-Bretagne, soit en Afrique, dans des campagnes militaires souvent méconnues de l'histoire. Ce premier chapitre s'intéresse au destin des Belges ayant rejoint la Grande-Bretagne.

En pratique, l'Aéronautique militaire belge cesse d'exister dans le courant du mois de juin 1940, rendant impossible l'étude de son évolution comme c'était le cas dans la partie I. Toutefois, les événements des cinq années suivantes façonneront ce qui deviendra l'Aviation militaire, fondée en 1946. Grâce à l'analyse d'un corpus d'archives inédites et d'une bibliographie étoffée, l'histoire de ces aviateurs est retracée au fil des accords et traités conclus entre le Gouvernement belge en exil et les autorités britanniques.

1. L'Aéronautique en Grande-Bretagne en l'absence d'interventions gouvernementales (1940-1941)

Pour la plupart des pilotes, il était inconcevable de suivre les ordres du Gouvernement qui les contraignait à rentrer en Belgique. La perspective de devoir se rendre aux autorités allemandes dès leur retour a provoqué dans le chef des pilotes un désir encore plus fort de poursuivre la lutte²⁷⁴. Ainsi, le premier contingent d'aviateurs (qui n'avait pas d'obligations de commandement direct) s'est lancé dans une épopée vers l'Angleterre et débarque à Plymouth le 26 juin 1940 après trois jours de voyage²⁷⁵. Tout au long des mois de juin et juillet, ce premier effectif a été rejoint par d'autres aviateurs dont un bon nombre provenait du Maroc. En effet, pendant que les premiers belges gagnaient l'Angleterre, le personnel de l'école de Wevelgem, l'unité la moins touchée par les bombardements de mai, s'était repliée à Oujda avec son

²⁷¹ PINCHART (de) H., *Historique de la section belge de la Royal Air Force (1940-1946)*, non édité, Archives militaires à Evre, p. 2.

²⁷² DONNET M., *Les aviateurs belges dans la Royal Air Force*, op. cit., p. 37.

²⁷³ PINCHART (de) H., *Historique de la section belge*, op. cit., p. 2.

²⁷⁴ *Ibid.*

²⁷⁵ *Ibid.*

matériel²⁷⁶.

Pendant l'été 1940, le Gouvernement belge étant toujours en France, organiser l'arrivée des volontaires n'était pas une tâche aisée. En effet, à ce moment-là, ne se trouvent à Londres que deux officiers aviateurs, un officier supérieur et l'Attaché de l'Air pour réorganiser les effectifs de l'Aéronautique qui arrivent au compte-gouttes²⁷⁷. Le 5 août 1940, le bilan est dressé, en un peu plus d'un mois, 124 pilotes et candidats ont rejoint les Îles Britanniques²⁷⁸. Ayant ignoré délibérément les directives imposées par le Gouvernement, ces hommes n'ont pas reçu de marche à suivre concrète : ils rejoignent les effectifs de la *Royal Air Force* dès qu'ils le peuvent²⁷⁹. Ce choix a un prix : ils perdent leurs grades ainsi que tous les avantages qu'ils leur conféraient lorsqu'ils étaient membres actifs des forces armées belges. Presque immédiatement, les premiers arrangements avec l'*Air Ministry*²⁸⁰ ont été réglés sous le contrôle de l'Attaché de l'Air. Ces premières dispositions ont pour objet de définir le cursus des aviateurs fraîchement arrivés. Les pilotes expérimentés peuvent directement être utilisés dans les escadrilles opérationnelles après un passage rapide à l'*O.T.U (Operational Training Unit)* pour se faire aux méthodes britanniques²⁸¹. Les candidats, quant à eux, suivront un programme d'entraînement spécialisé pour ensuite pouvoir être envoyés en Afrique pour y défendre les intérêts du Congo, fournisseur important de matières premières nécessaires à l'effort de guerre²⁸².

Entre les mois de juillet et octobre 1940, la Bataille d'Angleterre fait rage. Dans un plan pour envahir l'Angleterre, grâce à ses chasseurs et bombardiers de dernière génération, le Führer entendait rayer Londres de la carte ainsi que toutes les industries militaires britanniques²⁸³. C'était sans compter sur la vive réaction de la *Royal Air Force* qui, grâce à tous ses efforts, réussira à repousser l'ennemi. Dans ses rangs, ne se retrouvent pas moins de trente aviateurs belges : quinze ont servi dans divers groupes de chasse et quinze autres ont servi auprès des escadrilles du *Coastal Command* pour défendre le pays en première ligne²⁸⁴. Dans cette première campagne aérienne, ces aviateurs volontaires à qui personne n'avait rien demandé font déjà la différence, leur bilan : 21 avions abattus, dans le jargon, les pilotes parlent

²⁷⁶ BRACKX D. et al., *100 ans d'aviation en Belgique*, op. cit., p. 111.

²⁷⁷ PINCHART (de) H., *Historique de la section belge*, op. cit., p. 2.

²⁷⁸ *Ibid.*

²⁷⁹ DONNET M., *Les aviateurs belges*, op. cit., p. 24.

²⁸⁰ L'*Air Ministry* est un ancien département du Gouvernement britannique qui chapeautait toutes les activités liées au fonctionnement de la *Royal Air Force* et de l'aviation civile britannique. Il a été démantelé en 1964.

²⁸¹ *Ibid.*, p. 29.

²⁸² PINCHART (de) H., *Historique de la section belge*, op. cit.

²⁸³ PAUWELS J. (sous-lieutenant), *Les pilotes belges dans le 609 Squadron*, op. cit., p. 19.

²⁸⁴ PINCHART (de) H., *Historique de la section belge*, op. cit., p. 2.

alors de « victoires », 7 auraient peut-être été détruits, dans ce cas, les pilotes parlent de « victoires probables » et 2 appareils ont été endommagés²⁸⁵. Ces exploits n'ont pas été sans prix : 6 belges ont été abattus 2 blessés et 3 ont dû s'éjecter de leur appareil²⁸⁶.

Pendant la bataille, l'Attaché de l'Air ne chôme pas et entretient des pourparlers avec l'*Air Ministry* afin de régulariser l'incorporation des Belges, engagés dans la précipitation, dans les rangs de la Force aérienne britannique²⁸⁷. Il plaide pour l'organisation d'une école de pilotage belge (basée sur l'organisation de Wevelgem) et la création d'un dépôt de personnel national²⁸⁸. En l'absence de contacts avec le Gouvernement belge, les autorités britanniques ne prennent pas d'engagement à ce moment-là.

La fin de la Bataille coïncide pratiquement avec l'arrivée du Gouvernement d'Hubert Pierlot (parti catholique) à Londres le 22 octobre 1940²⁸⁹. Bien que l'effectif ne soit pas encore au complet, cette arrivée permet aux pilotes belges d'entrevoir une potentielle réorganisation de leur effectif. Cependant, il faudra attendre encore quelques temps avant que le premier accord officiel soit signé entre les autorités belges et britanniques.

En attendant, les troupes belges s'installent : le 14 août 1940, un dépôt de personnel est organisé au Pays de Galles et le 28 octobre, une école de pilotage franco-belge est fondée à Odiham²⁹⁰. Au sein de cette école, en plus des cours élémentaires de vol, les candidats suivent une formation poussée à l'anglais, critère nécessaire pour rejoindre les rangs la *Royal Air Force*²⁹¹. Ainsi, le 1^{er} novembre 1940, environ cinquante élèves rejoignent Odiham pour parfaire leur connaissance de la langue de Shakespeare auprès d'instructeurs belges. Les autres aspirants, déjà bilingues ont directement été orientés vers les bases d'entraînement britanniques²⁹². Très rapidement, les effectifs formés se dispersent dans les escadrilles de la *R.A.F.* Une de ces unités, composée de nombreux pilotes étrangers, se distingue particulièrement : la 609^e²⁹³. Cette escadrille peut être considérée comme une

²⁸⁵ *Ibid.*

²⁸⁶ *Ibid.*, p. 9.

²⁸⁷ *Ibid.*, p. 3.

²⁸⁸ *Ibid.*

²⁸⁹ COLLIGNON A., *Gouvernement belge de Londres (le)*, dans *Belgium World War II* [en ligne], <https://www.belgiumwwii.be/belgique-en-guerre/articles/Gouvernement-belge-de-londres-le.html> (consulté le 18 juillet 2025).

²⁹⁰ *RAF belgian squadrons during the Second World War*, dans *Royal Air Force (official website)* [en ligne], <https://www.raf.mod.uk/news/articles/raf-belgian-squadrons-during-the-second-world-war/> (consulté le 18 juillet 2025).

²⁹¹ *Ibid.*

²⁹² *Ibid.*

²⁹³ En 2020, le sous-lieutenant Pauwels, a rédigé un excellent travail de fin d'études très étoffé au sujet de cette escadrille. Il a donc été décidé de laisser les détails la concernant de côté afin d'éviter le double emploi : PAUWELS J., *Les pilotes belges dans le 609 Squadron*, *op. cit.*

escadrille « internationale ». Sur toute la durée de la guerre, 300 pilotes sont passés par cette escadrille, 171 sont britanniques et 130 de nationalité étrangère²⁹⁴ :

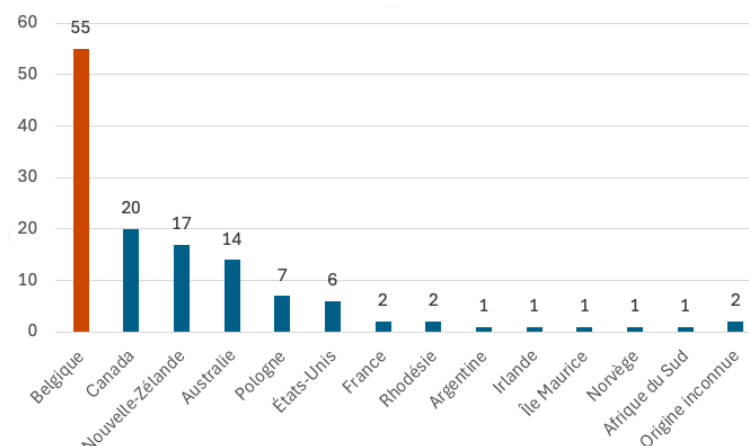


Figure 29 – Répartition des nationalités des aviateurs étrangers au sein de la 609^e escadrille (*West Riding*)

À partir des chiffres, il apparaît très explicitement que l'escadrille a été marquée par l'importance des pilotes belges. Leur effectif et la confiance que les autorités de la *R.A.F* leur conférait étaient tels que le 11 février 1941, un *Flight* entièrement belge a été créé au sein de l'escadrille²⁹⁵. « *Flight* » est le nom anglais donné au plus bas niveau hiérarchique dans l'aviation militaire britannique. Cela correspond à un groupe de trois ou quatre appareils au sein d'une escadrille (*Squadron*). En comparaison avec l'armée de terre, le *Flight* est au *Squadron* ce qu'est le peloton à la compagnie. De la même façon que dans la 609^e, un *Flight* belge est créé au sein de la 131^e escadrille²⁹⁶. Ces différentes étapes témoignent de la place croissante que les effectifs belges sont en train de se créer au sein des forces aériennes de la Couronne britannique.

Le 17 novembre 1941, grâce à leur nombre croissant et à leur excellente réputation, les Belges obtiennent officiellement la création d'une escadrille nationale et ce, toujours sans aucune intervention du Gouvernement belge. Le 11 février 1942, la 350^e, équipée de *Supermarine Spitfire V.B*, est officiellement inaugurée à Northolt²⁹⁷. Le ministre de la Défense nationale, Camille Gutt, remet alors à l'unité le drapeau originel de l'Aviation militaire remis par Albert I^{er} aux hommes de l'air en 1919²⁹⁸. Ce tournant va véritablement marquer l'histoire des aviateurs belges en Grande-Bretagne.

²⁹⁴ Chiffres issus du travail de PAUWELS J., *Les pilotes belges dans le 609 Squadron*, op. cit.

²⁹⁵ PINCHART (de) H., *Historique de la section belge*, op. cit., p. 2.

²⁹⁶ *Ibid.*

²⁹⁷ *Ibid.*, p. 12.

²⁹⁸ BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales*, op. cit., n°11.639 – Forces belges en Angleterre – Divers, *Presentation of the flag to the Belgian Air Force in Great Britain*.

Alors que tout semble se passer pour le mieux pour les forces aériennes, un élément de tension intervient entre les autorités belges et britanniques. Le 30 janvier 1940, un arrêté-loi est proclamé par le Gouvernement en exil : le régime de milice est déclaré²⁹⁹. Tous les hommes de 16 à 45 ans disponibles sont appelés à rejoindre le Grande-Bretagne dans les plus brefs délais afin de contribuer à l'effort de guerre³⁰⁰. Cet appel contribue en partie à l'augmentation du flux de réfugiés et de volontaires arrivant en Grande-Bretagne. Les autorités locales se voient donc contraintes de filtrer les arrivées sur leur territoire par crainte de laisser entrer des espions ou des individus en faction avec l'ennemi. Pour ce faire, à partir de janvier 1941, le *MI-5*, organisation britannique chargée du contre-espionnage, organise donc un camp de transit dans le sud de Londres : la *Royal Victoria Patriotic School*³⁰¹. Sur le principe, il s'agit d'un camp au sein duquel les ressortissants étrangers sont interrogés pour « vérifier leur identité et leur bonne foi »³⁰². Les autorités britanniques assurent que ce lieu a été conçu pour être le plus confortable possible avec de la presse dans toutes les langues, une bibliothèque bien remplie, des infrastructures sportives, etc³⁰³.

En réalité, dès les premiers arrivages, un nombre important de plaintes liées aux traitements reçus à la *Patriotic School* remontent aux autorités belges³⁰⁴. Après quelques échanges entre le *Foreign Office* et le ministère des Affaires étrangères – s'apparentant dans un premier temps à un dialogue de sourds – la situation semble s'être améliorée grâce à l'insistance de Spaak. L'implantation d'un système reprenant toutes les entrées et sorties de la *Patriotic School* couplé à une communication transparente entre les autorités des deux pays a permis un meilleur contrôle du sort des ressortissants belges³⁰⁵. Toutefois, encore en 1943, des plaintes sérieuses sont adressées aux autorités compétentes : douches et toilettes surveillées, travaux extérieurs avec des prisonniers italiens entourés par des gardes, etc³⁰⁶. Ce problème restera récurrent jusqu'à la fin de la guerre ce qui ne sera pas sans agacer les représentants belges à Londres qui ont toujours semblé veiller au meilleur sort de leurs compatriotes.

Au-delà des pilotes des 609^e et 350^e escadrilles, dès le début de la guerre, un autre service aérien a été mis en service employant du personnel belge. En effet, en 1939, la *Women's*

²⁹⁹ *Ibid.*, Instructions pour l'application de l'arrêté-loi du 30 janvier 1941 instituant un régime provisoire de la milice.

³⁰⁰ *Ibid.*

³⁰¹ BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales*, op. cit., n°11.687 – Relations Belgique – Grande-Bretagne, *Camps d'internés en Angleterre (Patriotic School)*.

³⁰² *Ibid.*

³⁰³ *Ibid.*

³⁰⁴ *Ibid.*

³⁰⁵ *Ibid.*

³⁰⁶ *Ibid.*

Auxiliary Air Force a été mise en service sur ordre du Roi Georges VI³⁰⁷. Bien souvent, le rôle des femmes est marginalisé dans les récits de la Seconde Guerre mondiale alors que dans le cas précis de la *W.A.A.F.*, en 1943, son personnel représentait plus de 15% des effectifs de la *R.A.F.* (181.000 femmes)³⁰⁸. Bien qu'elles ne pilotaient pas les appareils, leurs multiples rôles dans la gestion du trafic aérien, la préparation du matériel, l'entretien des parachutes, l'exploitation des photographies aériennes ou même le soin des aviateurs blessés ne peuvent être négligés³⁰⁹. Ce régiment, dont le personnel arbore le même uniforme et les mêmes grades que la *R.A.F.*, s'est vu renforcé par quelques dizaines de femmes belges³¹⁰. Le nombre exact de ces volontaires fait défaut, malgré cela, cet élément trop souvent oublié par la postérité marque un développement significatif de l'Aéronautique : pour la première fois, des femmes belges portent l'uniforme, qui plus est, l'uniforme bleu traditionnel des forces aériennes.

2. 1942 : l'année des conventions et des accords diplomatiques

Au début de l'année 1942, le Gouvernement en exil est en fonction depuis un peu plus d'un an et entame une année qui sera chargée de traités internationaux. Cette section se base principalement sur un document d'archives précieux³¹¹ listant tous les accords et les conventions signés entre la Belgique et les pays alliés entre 1940 et 1944³¹². Parmi les 27 accords qui y sont répertoriés, 12 datent de 1942 et c'est durant cette année que la Belgique prend ses dispositions officielles quant à son positionnement international ainsi que par rapport à ses effectifs militaires engagés en Grande-Bretagne.

2.1 La Déclaration des Nations Unies (1^{er} janvier 1942)

Le 1^{er} janvier, en plus de la Belgique, 26 nations³¹³ se retrouvent autour de la table afin de signer la Déclaration des Nations Unies à Washington³¹⁴. Cette Déclaration est fondée sur base de la « Charte de l'Atlantique » rédigée par Roosevelt et Churchill au mois d'août 1941³¹⁵.

³⁰⁷ MOULARD G., *Les Femmes de la Royal Air Force 1918-1945. Engagées vers la victoire*, Rennes, 2012, p. 72.

³⁰⁸ *Ibid.*, p. 332.

³⁰⁹ YOUNGHUSBAND E., *One woman's war (autobiography)*, Chippenham, 2013.

³¹⁰ *Belgian women in uniform. ATS & WAAF Army nurses (1940-1946)*, dans *Units of the belgian armed forces in the United Kingdom (1940-1945)* [en ligne], http://www.be4046.eu/BE_UK.htm (consulté le 19 juillet 2025).

³¹¹ Copie du document d'archive reprise en annexe.

³¹² BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales*, op. cit., n°11.739 – Liste des conventions conclues entre la Belgique et les Alliés depuis 1940, *Accords conclus par le Gouvernement belge pendant son séjour en Angleterre*.

³¹³ Les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, la Chine, l'Australie, le Canada, le Costa Rica, Cuba, la Tchécoslovaquie, la République dominicaine, le Salvador, la Grèce, le Guatemala, Haïti, le Honduras, l'Inde, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Nouvelle-Zélande, le Nicaragua, la Norvège, le Panama, la Pologne, l'Afrique du Sud et la Yougoslavie

³¹⁴ *Ibid.*

³¹⁵ NEW YORK CITY, Franklin D. Roosevelt Library (Hyde Park), *World War II, Atlantic charter, Charte Atlantique telle qu'annoncée à la radio (14 août 1941)* [document numérisé en ligne], https://www.fdrlibrary.org/documents/356632/390886/atlantic_charter.pdf/30b3c906-e448-4192-8657-

Cette Charte en huit points définit les grandes lignes du positionnement des deux puissances face à la guerre :

- i. Aucune des deux nations signataires ne recherche à étendre son territoire ;
- ii. Aucune modification territoriale allant à l'encontre des populations locales ne devrait être permise ;
- iii. Les peuples devraient être libres en ce qui concerne le choix de l'organisation de leur Gouvernement ;
- iv. Le commerce international devrait être accessible à toutes les nations (vainqueurs ou vaincus) ;
- v. L'économie internationale devrait se développer grâce à un contexte de paix durable tout en étant couverte par une sécurité sociale ;
- vi. Cette même paix devrait permettre à tous de vivre sans jamais connaître la crainte ou le besoin ;
- vii. Dans ce contexte de paix, tous devraient pouvoir se déplacer comme ils l'entendent à travers les mers et les océans ;
- viii. Cette paix serait tellement durable qu'elle conduirait à un renom définitif de toutes les nations à l'usage de la force conduisant inévitablement à un désarmement international³¹⁶.

En signant la Déclaration des Nations Unies, les 26 pays s'engagent, d'une part, à respecter et à défendre ces grands principes. D'autre part, ils s'engagent à « employer toutes leurs ressources militaires et économiques » pour lutter contre les forces de l'Axe, tout en coopérant avec les autres gouvernements signataires³¹⁷. Ils renoncent également à conclure tout armistice ou paix séparée avec leurs ennemis³¹⁸. Ce premier accord définit officiellement la posture internationale de la Belgique par rapport au conflit.

Cela dit, le Gouvernement avait déjà bien démontré ses intentions de poursuivre la lutte en rejoignant la Grande-Bretagne et en mettant tous ses moyens au service de la cause notamment en déclarant le régime de milice en janvier 1940. D'ailleurs, dès l'installation du cabinet du ministère de la Défense nationale à Londres, M. Gutt n'a cessé de soutenir la communication publique des « exploits » des effectifs belges actifs pendant la guerre³¹⁹. En

[7bbb9e0fdd38](#) (consulté le 19 juillet 2025).

³¹⁶ *Ibid.*

³¹⁷ BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales*, op. cit., n°11.739 – op. cit.

³¹⁸ *Ibid.*

³¹⁹ GROISBOIS T., *Les relations diplomatiques entre le Gouvernement belge de Londres et les États-Unis (1940-1944)*, dans *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n°202/203, 2001, p. 183.

plus de plaire aux militaires actifs et à la résistance en Belgique, cette propagande de légitimation visait à convaincre les Britanniques de l'importance des effectifs belges dans leur armée³²⁰.

2.2 L'arrangement relatif à l'organisation et l'utilisation des forces armées belges en Grande-Bretagne (4 juin 1942)

Le 4 juin 1942, deux accords bilatéraux majeurs sont signés avec la Grande-Bretagne : le premier concerne directement le statut des forces armées belges stationnées en Angleterre et le second traite davantage de relations économiques liées à l'approvisionnement en marchandises depuis le Congo belge et le Ruanda-Urundi.

« L'arrangement conclu entre le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement Belge relativement (*sic*) à l'Organisation et à l'Utilisation des Forces Armées Belges dans le Royaume-Uni »³²¹ se compose de six articles principaux et de deux annexes³²². Dans le cadre de ce travail, l'analyse de cet arrangement se focalise sur les dispositions générales ainsi que celles qui s'appliquent directement aux aviateurs belges et à l'Aéronautique reconstituée. Pour rappel, au moment de la signature de cet accord, les aviateurs belges sont répartis dans diverses escadrilles de la *R.A.F* dont la 350^e escadrille belge.

Les deux pays signataires, dans le chef de Paul-Henri Spaak et d'Anthony Eden, s'entendent sur leur intérêt commun de maintenir les forces militaires belges – terrestres, navales et aériennes – pour atteindre leur objectif commun : « poursuivre la guerre jusqu'à une fin victorieuse »³²³. Jusqu'à cette date, les troupes seront utilisées en tant qu'effectif belge sous le commandement des forces britanniques qui représentent le « Haut Commandement Allié »³²⁴.

L'article 2 décrit les modalités d'application de ce postulat général sur les pilotes. Leur statut sera réglé au fur et à mesure des besoins par des pourparlers directs entre les autorités belges compétentes (l'Attaché de l'Air et le ministère de la Défense nationale) et l'*Air Ministry*³²⁵. Pour des raisons pratiques liées à leur statut, les aviateurs belges seront versés dans la *Royal Air Force Volunteer Reserve*³²⁶. Comme son nom l'indique, il s'agit d'une réserve

³²⁰ *Ibid.*

³²¹ Copie du document d'archive reprise en annexe.

³²² BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales*, op. cit., n°11.640 – Conventions anglo-belges, *Agreement between the belgian government and the government of the United Kingdom concerning the organisation and employment of the belgian armed forces in the United Kingdom*.

³²³ *Ibid.*

³²⁴ *Ibid.*

³²⁵ *Ibid.*

³²⁶ *Ibid.*

pour la Force aérienne britannique créée en 1936 visant à renforcer les effectifs de la *R.A.F* dans le cas où une nouvelle guerre éclaterait³²⁷. Cette catégorie de personnel était réservée aux civils intéressés par l'aviation de manière générale. Dès 1939, la frontière entre *R.A.F* et *R.A.F/V.R* s'est très vite brouillée et leurs effectifs ont été rapidement mélangés³²⁸.

L'article 6 de l'arrangement précise les questions de financement de l'entretien des troupes belges, que ce soit dans la force terrestre ou aérienne : toutes les dépenses réalisées par le Gouvernement britannique pour le bon fonctionnement des troupes devront être remboursées si le Royaume-Uni l'exige³²⁹. L'annexe I s'intéresse au statut précis des forces terrestres et l'annexe II reprend toutes les considérations juridiques s'appliquant au personnel belge vivant au Royaume-Uni avec une précision pour les aviateurs dans l'article 5³³⁰. Ce dernier précise clairement que lorsqu'un aviateur belge rejoint la *R.A.F/V.R*, il devient un élément à part entière de l'organisation de la *R.A.F*, toutes les réglementations ainsi que la discipline qui y sont imposées s'appliqueront donc logiquement à lui³³¹.

Le 4 juin 1942, les pilotes belges bénéficient donc, pour la première fois, d'un statut officiel avalisé par leur Gouvernement.

2.3 Arrangement relatif aux achats de marchandises du Congo belge et du Ruanda-Urundi (4 juin 1942)

Au départ, comme mentionné précédemment, les aviateurs belges qui devaient encore être formés en arrivant en Grande-Bretagne auraient dû servir à la défense des intérêts du Congo belge. Déjà en 1940, lors de l'arrivée des premiers pilotes, c'était clair pour les autorités britanniques : il y avait un intérêt majeur à préserver l'intégrité du Congo, principalement pour l'accès à ses ressources³³². Toujours dans l'optique de convaincre les Britanniques du soutien complet que la Belgique pouvait apporter dans la lutte contre le *Reich*, le 5 juillet 1940, le ministre des Colonies, Albert de Vleeschauwer déclarera même mettre le Congo belge à la disposition de l'effort de guerre britannique³³³.

Le second arrangement signé le 4 juin 1942 fixe précisément les ressources intéressant

³²⁷ *British Military Aviation in 1936*, dans *Royal Air Force Museum (official website)* [en ligne], <https://www.rafmuseum.org.uk/research/research-enquiries/history-of-aviation-timeline/british-military-aviation/1936-2/> (consulté le 19 juillet 2025).

³²⁸ *Ibid.*

³²⁹ BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales*, op. cit., n°11.640 – op. cit.

³³⁰ *Ibid.*

³³¹ *Ibid.*

³³² GROSBOIS T., *Les relations diplomatiques entre le Gouvernement belge de Londres et les États-Unis*, op. cit., p. 183.

³³³ *Ibid.*

les Britanniques et leur garantit la priorité sur ces achats. En échange, les tarifs douaniers à l'arrivée en Grande-Bretagne sont réduits pour les marchandises provenant de la Colonie³³⁴. Cet accord complète en fait un premier accord signé le 21 janvier 1941. À nouveau, cette signature prouve que la Belgique met « toutes ses ressources » au profit de la lutte contre les forces de l'Axe comme le prévoit la Déclaration des Nations Unies. Cette contribution économique se matérialise, à nouveau, avec une relation bilatérale avec l'Angleterre.

2.4 Extension du lend-lease à la Belgique (16 juin 1942)

Quelques jours après avoir signé les deux accords précédents avec la Grande-Bretagne, les autorités belges signent leur premier accord avec les États-Unis en temps de guerre. Sur exactement les mêmes termes adoptés par les Britanniques le 11 mars 1941, la Belgique rejoint le programme de *lend-lease* (prêt-bail) américain³³⁵. Ce programme, visant à défendre les intérêts des États-Unis au sens large, consiste à organiser un ravitaillement des alliés européens sur la base du prêt. Sans conditions, les Américains fournissent à leurs alliés en Europe tout le matériel dont ils pourraient avoir besoin : munitions, armes, avions, bateaux mais aussi matériel médical et même des logements³³⁶. Lorsque la guerre sera terminée, les créanciers sont supposés renvoyer le matériel reçu en Amérique et le remplaceront dans le cas où il aurait été détruit³³⁷. D'autres formes de remboursements seront plus tard admises : en devises ou en nature. Cet accord prévoit également une réciprocité, dans le cas où des soldats américains nécessiteraient du matériel spécifique sur le territoire européen par exemple³³⁸.

Il est à noter que la Belgique est le premier petit pays des Nations Unies à souscrire à ce programme, juste après la Chine et l'U.R.S.S le 11 juin³³⁹. Assez rapidement, les autorités belges vont se rendre compte de la raison pour laquelle les États-Unis se sont autant intéressés à étendre leur arrangement avec la Belgique. Ce n'était certainement pas pour la capacité de l'Armée belge à intervenir sur les théâtres d'opérations du Pacifique. Non, tout comme les Britanniques, les Américains connaissent la valeur du Congo et de ses ressources³⁴⁰. Quelques mois après la signature de l'accord, à la fin août 1942, des troupes américaines se trouvent déjà au Congo pour sécuriser de la marchandise en demandant du ravitaillement et des locaux en

³³⁴ BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales*, op. cit., n°11.739 – op. cit.

³³⁵ *Ibid.*

³³⁶ WASHINGTON D.C., National Archives of the United States, *Milestones documents*, Lend-Lease Act (1941) [document numérisé en ligne], <https://catalog.archives.gov/id/2668814> (consulté le 19 juillet 2025).

³³⁷ *Ibid.*

³³⁸ *Ibid.*

³³⁹ GROSOIS T., *Les relations diplomatiques entre le Gouvernement belge de Londres et les États-Unis*, op. cit., p. 181.

³⁴⁰ *Ibid.*

invoquant le prêt-bail³⁴¹. Les autorités coloniales, pas encore au fait des dernières mises à jour diplomatiques ont naturellement rejeté leur requête³⁴². Ce ne sera qu'après l'intervention de Spaak, par courrier interposé, que les soldats américains purent obtenir ce qu'ils demandaient³⁴³. Cet incident va provoquer une véritable crainte auprès du Gouvernement belge de voir sa colonie « pillée » par les Américains³⁴⁴.

Le 30 janvier 1943, afin d'éviter toute mésinterprétation du *lend-lease*, un accord sera convenu entre les États-Unis et la Belgique afin de cadrer les exportations de sa colonie. Très soucieux de sa souveraineté sur l'administration et sur les ressources du Congo, le Gouvernement belge charge le ministre des Colonies d'opérer un « contrôle gouvernemental strict, financier et comptable »³⁴⁵. Désormais, grâce à cet accord, qui dans la pratique ressemble très fortement à celui réglé le 4 juin avec les autorités britanniques, le Congo devient une source d'approvisionnement majeure pour l'effort de guerre tant en Europe qu'en Amérique.

2.5 Relations économiques avec le Luxembourg

Une autre série d'accords est à relever également : entre le 1^{er} janvier 1942 et le 21 octobre 1943, pas moins de six accords ont été signés entre les autorités belges et luxembourgeoises³⁴⁶. Écartés de toutes considérations militaires, cette série d'accords vise à faciliter les échanges commerciaux et à limiter les frais de douane entre les deux pays comme ce fut le cas précédemment avec l'U.E.B.L. Durant la guerre, les responsables économiques ont préparé « l'après » en améliorant les relations avec des pays extérieurs comme les Pays-Bas et même le Chili³⁴⁷. Ces premiers accords représentent les premiers pas du Traité Benelux de 1958.

2.6 Circulaire d'information n°12 (Paul-Henri Spaak – février 1943)

Tous les accords précédemment mentionnés permettent de définir le positionnement stratégique de la Belgique qui a bien changé depuis le mois de mai 1940. Ces multiples réorientations diplomatiques ont quelque peu troublé les agents de la politique extérieure belge. Ainsi, au début de l'année 1943, Spaak s'adresse à ses représentants de terrain afin de clarifier la situation et les perspectives pour l'avenir³⁴⁸³⁴⁹.

³⁴¹ *Ibid.*, p. 182.

³⁴² *Ibid.*

³⁴³ *Ibid.*

³⁴⁴ *Ibid.*

³⁴⁵ *Ibid.*, p. 183.

³⁴⁶ BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales*, op. cit., n°11.739 – op. cit.

³⁴⁷ *Ibid.*

³⁴⁸ Copie du document d'archive reprise en annexe.

³⁴⁹ BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs*

En ce qui concerne la position du Gouvernement, le ministre des Affaires étrangères rappelle la légalité de ce dernier ainsi que la confiance dont le Gouvernement britannique fait preuve à son égard. Les autorités belges sont d'ailleurs de plus en plus sollicitées pour leurs avis, leurs conseils et leur directives. En ce qui concerne les quelques ministres restés en France, ils sont désormais exclus du cabinet. Ils soutiennent la politique de Londres mais l'éloignement géographique empêche toute consultation et ralentit toutes les procédures³⁵⁰.

Du point de vue du positionnement stratégique face à l'ennemi, l'état de guerre est maintenu avec l'Allemagne et l'Italie. L'élément nouveau de la circulaire concerne le Japon : par solidarité avec la Grande-Bretagne, les États-Unis et les Pays-Bas, la Belgique lui déclare la guerre bien qu'elle n'ait pas les moyens d'intervenir dans le Pacifique. Il s'agit purement d'un positionnement idéologique et de soutien pour les Alliés³⁵¹.

Spaak résume également l'état des relations avec la Grande-Bretagne et les Nations Unies. Dans ce paragraphe, il affirme que la victoire de l'Angleterre est désormais une certitude et que la Belgique y a contribué par un investissement de toutes ses forces mobilisées qui sont d'ailleurs toujours au service de la cause commune. D'un point de vue économique, il souligne également l'importance du Congo qui a énormément produit pour permettre le maintien et le développement de l'arsenal allié³⁵².

Au niveau de l'investissement militaire, il souligne le fait que tout a été mis en œuvre pour mobiliser un maximum de personnel mais il impute à la France et à l'Espagne le manque de personnel. En effet, les nations du continent empêcheraient le transfert des Belges en âge de porter les armes vers les Îles Britanniques. Structurellement parlant, du côté de l'aéronautique, il évoque la 350^e escadrille belge et la future entrée en service d'une seconde : la 349^e. Selon Spaak, sur base de ces deux escadrilles, il serait possible de former un groupe entièrement commandé par des officiers belges mais les troupes au sol font défaut³⁵³.

Le ministre évoque également le succès de la Force Publique de la Colonie et la propagande qui y est liée dans le cadre de la campagne d'Abyssinie ainsi que la mobilisation des troupes de la Force en Nigérie auprès des Britanniques. En somme, la Belgique a fait tout son possible pour répondre à la demande des autorités britannique à la hauteur de ses moyens³⁵⁴.

À propos du statut juridique des relations belgo-britanniques, la situation a également

aux relations bilatérales et multilatérales, op. cit., n°11.639 – Forces belges en Angleterre – Divers, Circulaire d'informations n°12 (2 mars 1943).

³⁵⁰ *Ibid.*

³⁵¹ *Ibid.*

³⁵² *Ibid.*

³⁵³ *Ibid.*

³⁵⁴ *Ibid.*

évolué. En décembre 1940, Spaak définissait le lien entre les deux nations comme : « un lien moral, une solidarité de fait entre la Grande-Bretagne et la Belgique »³⁵⁵. Il excluait totalement la notion d'alliance. Cependant, depuis le 1^{er} janvier 1941 et la signature de la Déclaration des Nations Unies, la Belgique est désormais officiellement alliée avec l'Angleterre et 24 autres pays.

Enfin, le ministre des Affaires étrangères, convaincu que la guerre se conclura par une victoire, évoque quelques considérations quant à l'avenir. Un avenir qui importe beaucoup dans le cadre de ce travail étant donné que c'est précisément dans cet avenir diplomatique que l'Aviation militaire prendra son envol.

La première de ces considérations est redondante avec le positionnement précédent de la Belgique : « le Royaume ne peut pas assurer seul ni sa sécurité, ni sa prospérité »³⁵⁶. Sans critiquer ouvertement la politique d'isolement d'avant-guerre, il soutient tout de même que cette stratégie ne saurait être tenable à l'avenir dans le cas d'une nouvelle menace. Le seul moyen de garantir la sécurité des intérêts belges est d'encourager la coopération internationale et les alliances tant au niveau militaire qu'économique³⁵⁷.

Justement, de ce point de vue économique, il souligne explicitement le fait que la Colonie est la source principale de revenus et de prospérité pour la Belgique. Il est donc impératif de se tourner vers des collaborateurs qui ne nuiront pas à ses intérêts et qui encourageront le système en place. Une autre considération économique concerne l'U.E.B.L et les nouveaux liens établis avec les Pays-Bas : Spaak entend élargir les horizons de la petite union douanière en cours de création³⁵⁸. D'aucuns verront dans cette affirmation un signe avant-coureur clair de la naissance de l'Union Européenne.

Le ministre établit clairement que la Belgique a besoin d'alliés solides. Mais vers qui se tourner ? Spaak évoque évidemment la France, une des alliées originelles de la Belgique. Son statut est toutefois particulier car, pendant probablement de longues années, elle devra se reconstruire pour renaître de ses cendres après les ravages causés par la guerre. Spaak convient que les relations avec la République avant la guerre n'étaient pas au beau fixe mais il est optimiste quant à l'avenir³⁵⁹.

Malgré cet optimisme, le cabinet des Affaires étrangères est d'avis que les nouvelles alliances doivent être sécurisées au plus vite. Étant donné que le statut de la France est trop

³⁵⁵ *Ibid.*

³⁵⁶ *Ibid.*

³⁵⁷ *Ibid.*

³⁵⁸ *Ibid.*

³⁵⁹ *Ibid.*

incertain pour l'instant, il paraît évident que la Belgique doit se tourner vers son autre alliée originelle : la Grande-Bretagne. Même s'il n'y a pas lieu de faire un choix en matière « d'amitiés politiques » en 1943, Spaak affirme clairement que les préférences de la Belgique doivent s'orienter vers les alliés britanniques et le justifie ainsi :

« Tout nous rapproche d'elle : l'identité d'idéal politique, une semblable évolution économique, les besoins de notre sécurité, les possibilités qu'offre l'Empire à notre commerce, des intérêts coloniaux parallèles. Je ne vois, par contre, entre elle et nous, aucun sujet d'opposition. » (Paul-Henri Spaak, février 1943)³⁶⁰

Après cette citation, il explique que la Belgique doit s'efforcer, le plus rapidement possible, de « se serrer » contre la Grande-Bretagne et de lier ses intérêts aux britanniques pour préparer l'avenir. Il conclut enfin en listant les pays avec lesquels des alliances fortes devront être tissées ou entretenues à l'issue du conflit : le Grand-Duché du Luxembourg, la France, la Hollande et la Grande-Bretagne (dominant toutes les autres)³⁶¹.

Il est intéressant de constater que Spaak ne mentionne pas les États-Unis dans les alliances futures de la Belgique. Le discours du ministre privilégie en effet des dynamiques régionales, appelées à s'intégrer par la suite dans un cadre mondial. Par ailleurs, comme cela a déjà été souligné, depuis août 1942, la Belgique s'inquiète de sa souveraineté économique sur le Congo, en particulier en raison de l'attitude cavalière des troupes américaines qui s'y sont rendues à ce moment-là. Cette attitude ne vient pas de nulle part : elle s'explique en partie par le développement, aux États-Unis dans les années 1940, d'une mentalité anticolonialiste³⁶². C'est précisément à ce type de positionnement, nuisant à la Colonie, que Spaak fait allusion dans sa circulaire de 1943, ce qui contribue à placer temporairement les Américains « hors-jeu ».

3. De 1942 à 1943 : les aviateurs belges au cœur des opérations

Alors que le Gouvernement œuvre à son niveau pour régulariser la situation du personnel en Angleterre, les aviateurs belges tâchent de poursuivre la lutte dans les rangs de la *R.A.F/V.R.* La 350^e escadrille, installée depuis le mois de février à Northolt, n'a cessé de se développer en passant par plusieurs bases aériennes avec des missions toujours différentes³⁶³.

Au mois de mai 1942, quelques semaines avant la signature des accords entre la

³⁶⁰ *Ibid.*

³⁶¹ *Ibid.*

³⁶² GROSBOIS T., *Les relations diplomatiques entre le Gouvernement belge de Londres et les États-Unis*, op. cit., p. 184.

³⁶³ PINCHART (de) H., *Historique de la section belge*, op. cit., p. 12.

Belgique et la Grande-Bretagne, l'escadrille est envoyée vers Gravesend pour se préparer au support du raid de Dieppe³⁶⁴. Au mois de juillet, les aviateurs du *Squadron* belge changent à nouveau de base opérationnelle : ils sont répartis entre Martlesham (le 8) et Redhill (le 31) et c'est de là qu'ils décolleront pour appuyer l'opération *Jubilee* le 19 août 1942 à Dieppe³⁶⁵. Durant cette tentative de débarquement qui resultera en un échec pour les Alliés, les aviateurs belges en coopération avec des escadrilles américaines, tchèques et polonaises vont parvenir à abattre 8 appareils, 1 probable et 11 avions ennemis seront endommagés³⁶⁶. À nouveau, les aviateurs belges démontrent leur efficacité : seul un pilote de la 350^e sera pris par l'ennemi



Figure 30 - Carte des bases opérationnelles des 349^e et 350^e escadrilles de la Royal Air Force en Grande Bretagne (1942-1944)

après avoir dû s'éjecter³⁶⁷.

Après la Campagne en France, l'escadrille garde le même théâtre opérationnel et se stationne à Southend pendant deux mois afin d'assurer des missions de reconnaissance et d'escorte de routine sur le continent. Au mois de décembre, l'escadrille a droit à un peu de répit

³⁶⁴ *Ibid.*

³⁶⁵ *Ibid.*

³⁶⁶ *Ibid.*

³⁶⁷ *Ibid.*

et se replie pour se reconditionner au nord de l'Angleterre à Acklington jusqu'en octobre 1943³⁶⁸. À la fin de l'année, Londres est à nouveau menacée. Les aviateurs belges sont donc rappelés à Hawkinge pour défendre la capitale tout en escortant de temps à autres des bombardiers vers le continent. En plus de cette nouvelle mission, la 350^e bénéficie d'une amélioration de son matériel : elle reçoit une série de *Spitfire IX.B* pour remplacer l'ancienne version *V.B* que les pilotes esquintent depuis février 1942. L'escadrille occupera cette fonction jusqu'en mars 1944³⁶⁹.

Comme le mentionnait Paul-Henri Spaak dans sa circulaire n°12 en février 1943, une seconde escadrille belge était sur le point de se former. En réalité, le ministre des Affaires étrangères s'est fourvoyé. En effet, la 349^e escadrille « belge » de la *R.A.F* existait déjà depuis le 10 novembre 1942³⁷⁰. Cette escadrille s'est constituée en Nigérie pour défendre les intérêts de la Colonie et soutenir les effectifs britanniques y stationnés pendant la campagne d'Abyssinie³⁷¹. Pour des raisons de politique extérieure discutables qui seront abordées dans la suite de cette partie II, cette unité sera dissoute avant d'être reformée au mois de juin 1943 en Angleterre. C'est donc probablement à cette réorganisation que Spaak faisait allusion dans sa circulaire.

Quoiqu'il en soit, lors de sa reconstitution, la 349^e, alors fraîchement équipée en *Spitfire V.B*, a été stationnée à Friston³⁷². Sa mission : protéger les convois de bombardiers alliés lors de leur retour de mission sur le continent. Les pilotes seront occupés par cette tâche jusqu'en mars 1944, comme pour la 350^e³⁷³.

Le 12 juillet 1943, dans un échange de courriers avec l'ambassadeur Silvercruys à Ottawa, le ministre des Affaires étrangères résume dans les grandes lignes la participation de l'Aéronautique militaire au sein des forces britanniques depuis le début de la guerre³⁷⁴. Il ne manque pas d'y souligner les performances et le rôle joué par les aviateurs belges, toujours dans une perspective de propagande de légitimation. Grâce à ce document d'archive précieux, il est possible de se faire une idée concrète des résultats obtenus par les unités belges de la *R.A.F* entre 1940 et 1943. Les aviateurs belges ont ainsi « brillamment » participé aux campagnes de Belgique, de France, d'Abyssinie, de Syrie, d'Égypte, de Malte et d'Afrique du Nord, intégrés

³⁶⁸ *Ibid.*, p. 13.

³⁶⁹ *Ibid.*

³⁷⁰ *Ibid.*, p. 11.

³⁷¹ BUZIN J., « *The Belgian Congo Air Force* », *op. cit.*, p. 11.

³⁷² PINCHART (de) H., *Historique de la section belge*, *op. cit.*, p. 11.

³⁷³ *Ibid.*

³⁷⁴ BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales*, *op. cit.*, n°11.639 – Forces belges en Angleterre – Divers, *Correspondance entre P.-H. Spaak et le baron Silvercruys* (12 juillet 1943).

soit à la *Royal Air Force Volunteer Reserve*, soit à la *South African Air Force*³⁷⁵. Le palmarès est le suivant : 81 victoires, 31 probables et 52 avions endommagés – à l'exclusion des campagnes de Belgique et de France, qui ne relèvent pas directement des opérations de la *R.A.F.*³⁷⁶. Les données chiffrées sur les pertes ne sont pas divulguées pour des raisons de sécurité, mais des chiffres partiels existent pour les unités stationnées en Angleterre : 17 pilotes portés disparus, 2 prisonniers, 3 tués au combat, 13 morts en entraînement et 6 blessés en opération³⁷⁷.

Du point de vue du personnel, pour atteindre de tels résultats en 1943, la section belge de la *R.A.F.* (hors *S.A.A.F.*) comptait vraisemblablement 654 pilotes, dont 258 élèves. Le personnel opérationnel moyen s'élève, quant à lui, à 94 pilotes par mois. Ces quelques données chiffrées concluent les développements opérationnels de la section belge entre 1942 et 1943³⁷⁸.

4. 1944 : protocoles additionnels et libération

Si la victoire était une certitude au début de l'année 1943, en 1944 la question est simplement d'en connaître le moment. Cette section dédiée à l'année 1944 présente un double objectif : d'abord, décrire les protocoles additionnels aux accords du 4 juin 1942 visant à préparer « l'après libération » et ce, surtout en ce qui concerne l'Aéronautique militaire. Ensuite, il s'agira de s'intéresser aux opérations menées par les 349^e et 350^e escadrilles lors des campagnes du mois de juin.

4.1 Protocole additionnel (30 mars 1944)

Le 30 mars 1944, un protocole est conclu entre les autorités britanniques et belges afin de revoir complètement l'utilisation du personnel belge au sein des forces aériennes de Grande-Bretagne. Ce document fait office de troisième annexe à la convention du 4 juin 1942 et détaille bien plus précisément les tenants et les aboutissants de « l'utilisation » du personnel sur le long terme. Ce protocole comprend huit articles dédiés chacun à une dimension du statut des aviateurs³⁷⁹.

Le premier article est dédié à l'organisation générale. Le protocole entend rassembler un maximum de Belges en unités nationales. Pour ce faire, les individus isolés dans des autres escadrilles seront rappelés au sein des 349^e et 350^e escadrilles dès que les besoins opérationnels

³⁷⁵ *Ibid.*

³⁷⁶ *Ibid.*

³⁷⁷ PINCHART (de) H., *Historique de la section belge*, op. cit., p. 3.

³⁷⁸ *Ibid.*

³⁷⁹ BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales*, op. cit., n°11.640 – Conventions anglo-belges, *Protocol to make further provisions for the organisation and employment of personnel of the Belgian Air Force in association with the Royal Air Force (30 mars 1944)*.

le permettront. Un statut particulier « d'unité spéciale » sera accordé à ces escadrilles pour conserver le caractère national de l'Aéronautique militaire. D'un point de vue plutôt opérationnel, les unités spéciales répondront toutefois au commandement de la *R.A.F* auquel elles sont rattachées. Ces *squadrons* gagneront en autonomie, ce qui nécessitera un certain contrôle des autorités supérieures britanniques. Ainsi, un inspectorat sera mis en place pour évaluer les performances des unités mais aussi les performances individuelles du personnel afin de vérifier si elles répondent toujours aux standards de la *R.A.F*. Le dernier alinéa de cet article précise bien que les unités belges ne pourront pas être déployées outre-mer, hors de l'Europe sans le consentement préalable du ministère de la Défense nationale³⁸⁰.

Le deuxième article clarifie les libertés que le ministère de la Défense nationale peut s'octroyer. En effet, lorsqu'il le juge nécessaire, le ministère aura le droit de réquisitionner du personnel actif de la *R.A.F/V.R* (section belge). Les autorités supérieures britanniques se verront alors obligées d'accorder une dispense de service provisoire au personnel mobilisé pour la durée requise par le ministère³⁸¹.

Le troisième point répète ce qui avait été décidé dans l'annexe I du premier accord de 1942 en ce qui concerne les conditions de service : « le personnel belge servant dans la *R.A.F/V.R* sera traité sur le même pied que le personnel de la *R.A.F* en ce qui concerne leurs obligations, leurs droits, leurs rétributions »³⁸².

L'article 4 concerne l'uniforme, un point important de l'identité de tout militaire. Hors du service, les membres de la section belge pourront porter l'uniforme de l'Aéronautique militaire belge ainsi que les grades correspondant à leur niveau hiérarchique au sein de leur armée. En revanche, lorsqu'ils seront en service, ils devront toujours porter l'uniforme de la *R.A.F* et les grades correspondants. Quant aux fuselages des avions, ils restent immatriculés et marqués comme des appareils britanniques, toutefois, ils arboreront un marquage distinctif belge sur le fuselage³⁸³.

L'article suivant est relatif au contrôle de l'évolution de la carrière des aviateurs. L'inspectorat, mis en place suivant les conditions de l'article 1 de ce protocole, devra donner son consentement pour tout commissionnement du personnel et pour toute promotion à un grade supérieur à celui de *flight lieutenant*³⁸⁴.

Enfin, l'article 6 précise avec clarté le statut officiel des membres de la *R.A.F/V.R* : tout

³⁸⁰ *Ibid.*

³⁸¹ *Ibid.*

³⁸² *Ibid.*

³⁸³ *Ibid.*

³⁸⁴ *Ibid.*

le personnel belge commissionné ou engagé dans la *Volunteer Reserve* continuera d'appartenir à l'Aéronautique militaire. Chaque membre du personnel conservera ainsi l'ensemble des droits liés à son statut particulier au sein de l'Armée belge, et son nom restera inscrit dans les registres des cadres³⁸⁵.

Les deux derniers articles relèvent principalement de considérations pratiques et d'aspects interprétatifs du protocole, et ne présentent dès lors pas un intérêt suffisant pour être développés dans cette section. Pour une analyse plus détaillée du texte, une copie du document original est toutefois jointe en annexe à ce travail³⁸⁶.

Ce protocole entre en vigueur dès sa signature le 30 mars et démontre une véritable volonté des Britanniques d'émanciper les forces belges de la *Royal Air Force*. Tout ceci reste cohérent avec les motivations qui les ont poussés à l'origine à inclure les effectifs belges dans leurs rangs. En effet, il avait été convenu dans les accords de 1942 que les Britanniques visaient à « préparer au mieux l'Aviation militaire belge à son indépendance dans l'avenir »³⁸⁷.

4.2 Gestion du corps expéditionnaire (16 mai 1944) et dispositions financières (22 août 1944)

Les deux accords dont il sera question dans cette section, le second complétant le premier, organisent d'un point de vue pratique les opérations de libération. Truffés de détails techniques, ces derniers reprennent quelques notions liées à la question de l'Aéronautique militaire.

Le premier accord définit clairement les prérogatives attribuées au commandement du corps expéditionnaire de libération allié ainsi que l'organisation pratique des réquisitions qu'il pourrait opérer. Quelques éléments purement juridiques y sont également mentionnés mais ils ne revêtent que trop peu d'intérêt pour être mentionnés dans le cadre de ce travail.

En revanche, le second accord, qui est en fait un « protocole additionnel » aux accords du 4 juin 1942, est lié aux dispositions financières réciproques et au remplacement du matériel prêté et échangé entre les deux nations³⁸⁸. Ce protocole permet de tirer quelques conclusions quant au sort de l'équipement de la section belge de la *R.A.F.* Bien que jusqu'ici la question financière ait volontairement été laissée de côté, dans ce cas précis elle se doit d'être abordée. En effet, à l'issue de la guerre, ces considérations économiques conditionneront en grande partie

³⁸⁵ *Ibid.*

³⁸⁶ Copie du document d'archive reprise en annexe.

³⁸⁷ DONNET, M., *Les aviateurs belges*, *Op. cit.*, p. 150.

³⁸⁸ BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales*, *op. cit.*, n°11.640 – Conventions anglo-belges, *Protocol regarding the organisation and employment of the belgian Armed Forces* (22 août 1944).

les choix posés par les autorités de l'Aviation militaire en ce qui concerne les achats de matériel.

Cet accord financier, signé le 22 août, prendra un effet rétroactif à partir du 1^{er} juin 1944. Parmi une multitude d'éléments techniques, il précise que le Gouvernement britannique ne pourra pas réclamer de remboursement à la Belgique pour les fournitures, équipements, services ou réparations fournis aux unités belges, sauf exception. En ce qui concerne précisément la section belge de la *R.A.F.*, cela signifie que tout le matériel mis à sa disposition (à partir du 1^{er} juin) – avions, pièces détachées, maintenance, carburant ou infrastructures – sera pris en charge par les autorités britanniques, tant que son usage restera militaire. En revanche, cette disposition ne prend pas en compte les salaires, les primes et les dépenses propres au personnel qui restent à charge de la Belgique. Ces dispositions restent valables jusqu'à six mois après la capitulation de l'Allemagne³⁸⁹. Ce protocole présente une certaine asymétrie, là où la Grande-Bretagne ne peut demander aucun remboursement, la Belgique, en revanche, peut exiger que le Gouvernement britannique lui rembourse tout ce qui lui aura été fourni durant la campagne.

Quels seraient donc les intérêts britanniques à « offrir » autant d'avantages à la Belgique ? À la lumière des éléments présentés, deux logiques complémentaires se dessinent de manière hypothétique. D'une part, ce soutien généreux permet de cimenter des liens politiques entre Londres et Bruxelles. Avec cette manœuvre, le Royaume-Uni s'assurerait de disposer, au lendemain du conflit, d'un partenaire loyal et aligné dans la gestion de l'après-guerre. Une telle alliance faciliterait donc la reconstruction de l'Europe selon les orientations souhaitées par les Britanniques. D'autre part, en équipant et en encadrant les forces belges selon les standards britanniques, les autorités du Royaume-Uni peuvent déjà façonner la future Armée belge, tant sur le plan organisationnel que doctrinal. L'influence ainsi acquise ne s'arrêtera pas avec la guerre : elle permettra d'inscrire la Belgique dans une dynamique stratégique proche de celle du Royaume-Uni, voire une dépendance partielle.

En somme, ce soutien qui paraît désintéressé pourrait servir de levier d'influence discret mais puissant, par lequel le Royaume-Uni consolidera à la fois son autorité militaire et son influence politique au milieu d'une Europe continentale qui devra se reconstruire.

4.3 La section belge de la R.A.F dans les combats de la libération

Au mois de mars 1944, les 349^e et 350^e escadrilles sont rappelées afin de se préparer à l'opération *Overlord*. La première est alors basée à Friston, tandis que la seconde se prépare à Peterhead, dans le grand nord britannique. Pendant que la 350^e s'entraîne spécifiquement pour couvrir les arrières des troupes d'assaut, la 349^e continue d'opérer activement sur le continent.

³⁸⁹ *Ibid.*

Durant ces quelques semaines, l'escadrille, fraîchement équipée de nouveaux appareils — les *Spitfire IX* — se fait remarquer pour la destruction de plusieurs objectifs stratégiques : de nombreux convois ferroviaires et routiers ainsi que des rampes à missiles V1 installées dans le Pas-de-Calais³⁹⁰.

Le jour de l'invasion, la 349^e fonce en tête de pont, ce qui lui permet d'augmenter son palmarès : 4 victoires, 6 appareils endommagés, pour la perte de 2 aviateurs. Quatre jours après les premiers feux, le 10 juin à 16h45, les *Spitfire* de l'escadrille se posent en terre normande. Les troupes alliées tiennent désormais le nord de la France³⁹¹. Pendant ce temps, la 350^e, basée à Tangmere, remplit brillamment sa double mission de défense des plages et d'escorte des bombardiers engagés dans l'opération *Overlord*³⁹².

Cette première victoire ne met cependant pas fin aux opérations aériennes. Le 26 juillet, la 349^e est chargée d'escorter les troupes terrestres dans la région d'Alençon, dans l'Orne. Résultat : 4 Messerschmitt détruits et 4 endommagés. En passant par Caen jusqu'à l'entrée sur le territoire national, l'escadrille continue de veiller sur les troupes au sol en leur fournissant un appui à tous les points stratégiques³⁹³.

En août 1944, alors que la 349^e se réinstalle en Belgique, à Maldegem³⁹⁴ — entre Bruges et Gand, près de la frontière néerlandaise — la 350^e est de retour à Hawkinge pour opérer sa conversion sur *Spitfire XIV*³⁹⁵. Sa nouvelle mission : abattre les bombes volantes et effectuer des frappes précises en Belgique. En septembre, elle est engagée dans l'opération *Market-Garden*, une offensive conjointe terrestre et aérienne dans le nord des Pays-Bas, destinée à foncer vers la Ruhr et, qui sait, peut-être finir la guerre pour Noël. Le rôle des pilotes belges : escorter les parachutistes et les appareils les menant au théâtre d'opération³⁹⁶.

Pendant ce temps, la 349^e s'occupe de l'escorte de bombardiers lors de multiples raids en Allemagne. Le 16 décembre 1944, le baroud d'honneur d'Hitler se déclenche dans les Ardennes. Ni une, ni deux, la 349^e est réquisitionnée pour appuyer les troupes américaines et britanniques dans la région de Celles et Houffalize³⁹⁷.

Après cette nouvelle victoire, elle retourne à Maldegem jusqu'en février 1945. Elle est alors rappelée en Angleterre pour une tentative de conversion sur un nouvel appareil : le *Hawker*

³⁹⁰ PINCHART (de) H., *Historique de la section belge, op. cit.*, p. 11.

³⁹¹ *Ibid.*

³⁹² *Ibid.*, p. 12.

³⁹³ *Ibid.*, p. 11.

³⁹⁴ *Ibid.*

³⁹⁵ *Ibid.*, p. 12.

³⁹⁶ *Ibid.*

³⁹⁷ *Ibid.*, p. 11.

Tempest. Tentative avortée, les Britanniques récupèrent finalement les avions pour équiper d'autres escadrilles. Malgré cet échec, en avril 1945, l'unité ne perd pas au change et se dirige vers Twente, aux Pays-Bas, où elle sera équipée, un peu plus tard, de nouveaux *Spitfire XVI*³⁹⁸.

De son côté, la 350^e revient en Belgique dès novembre 1944 et se stationne à Evere dans le but d'assurer la destruction d'objectifs au sol. L'escadrille reste mobile : en décembre, elle s'installe à Peer (Limbourg), puis en janvier, elle se répartit entre les bases néerlandaises d'Eindhoven, Celles et Twente... où elle est enfin rejointe en avril par la 349^e. Pour la première fois, les deux escadrilles se trouvent réunies³⁹⁹.

5. Vers une dissolution de la section belge de la Royal Air Force (1945-1946)

Du 4 au 11 février 1945, alors que la guerre n'est pas encore achevée, les grandes puissances victorieuses se réunissent à Yalta pour décider du sort réservé à l'Allemagne. Roosevelt, Churchill et Staline s'accordent notamment sur l'occupation du territoire allemand par les forces alliées, chaque puissance administrant une zone bien définie.

Durant les mois de juin et juillet 1945, les deux escadrilles belges, alors réunies aux Pays-Bas, sont réquisitionnées pour rejoindre la base de Wunstorf, en zone britannique⁴⁰⁰. Plus tard, en novembre, les unités belges seront délocalisées à Fassberg. À ce moment-là, la 350^e escadrille obtient les mêmes appareils que son escadrille sœur : des *Spitfire XVI*⁴⁰¹.

Ce stationnement en Allemagne pose de multiples problèmes, les aviateurs et le personnel au sol ont le moral au plus bas ; la guerre est terminée depuis longtemps et les missions organisées ne sont pratiquement plus que des entraînements de routine. En ce qui concerne les congés, le personnel technique est contraint de les passer en Grande-Bretagne, alors que la plupart des hommes désirent retrouver leur famille en Belgique⁴⁰².

Au-delà de la question du moral, il y a aussi celle du respect des accords établis précédemment. En effet, cette réquisition marque un dépassement clair des accords du 4 juin 1942, qui prévoyaient que les unités belges intégrées dans les forces britanniques ne seraient soumises au « Haut Commandement Allié » que jusqu'à l'atteinte d'une « fin victorieuse »⁴⁰³. Or, cette fin victorieuse est bel et bien atteinte le 8 mai 1945, avec la capitulation allemande. En aucun cas il n'est fait mention, ni dans les accords de 1942, ni dans ceux de 1944, que les troupes belges devraient rester sous commandement allié après la capitulation.

³⁹⁸ *Ibid.*, p. 11.

³⁹⁹ *Ibid.*, p. 12.

⁴⁰⁰ *Ibid.*

⁴⁰¹ DONNET M., *Les aviateurs belges, op. cit.*, p. 282.

⁴⁰² *Ibid.*, p. 286.

⁴⁰³ *Cf supra* : 2.2 L'arrangement relatif à l'organisation et l'utilisation des forces armées belges en Grande-Bretagne (4 juin 1942) – p. 61.

Enfin, la dernière problématique a une portée plus internationale. La zone d'occupation britannique jouxte celle réservée aux forces soviétiques. En 1946, les relations entre le bloc de l'Est et le bloc de l'Ouest ont déjà commencé à glisser vers une certaine tension. Là où les aviateurs britanniques peuvent intervenir et engager les appareils russes lors des missions de surveillance le long de l'Elbe — le repère géographique qui sert de frontière entre les deux secteurs d'occupation — les Belges, quant à eux, n'en ont pas l'autorisation⁴⁰⁴. En effet, si la légitimité des Britanniques a été définie à Yalta, celle des forces belges n'y a jamais été évoquée. Ainsi, lors de leurs patrouilles, les sections belges auraient été impuissantes face à une agression soviétique⁴⁰⁵. Quoi qu'il en soit, l'occasion de créer un vif incident diplomatique ne s'est pas présentée, mais ce paramètre supplémentaire rendra encore la mission moins pertinente du point de vue des autorités belges.

En 1945, les 349^e et 350^e escadrilles, toujours stationnées en Allemagne, sont donc dotées de *Spitfire XVI*. À première vue, il serait légitime de considérer ces appareils comme des acquisitions définitives de la Belgique. En vertu des accords financiers du 22 août, tout matériel fourni par la Grande-Bretagne à la Belgique entre le 1^{er} juin 1944 et le 8 novembre 1945 (soit six mois après la capitulation allemande) n'est ni à restituer, ni à remplacer, ni à rembourser. Cependant, une contrainte technique vient modifier cette perspective. Le *Spitfire XVI* est propulsé par un moteur *Packard-Merlin 266*, fabriqué aux États-Unis et fourni à la Grande-Bretagne dans le cadre du programme *lend-lease*⁴⁰⁶. Or, ce dispositif interdit à la Grande-Bretagne de céder ou de vendre le matériel ainsi acquis. Les *Spitfire XVI* doivent donc être restitués à leur pays d'origine⁴⁰⁷. C'est cette spécificité qui explique qu'au moment de la fondation de l'Aviation militaire belge, les appareils équipés de moteurs américains soient renvoyés en Angleterre, au profit du *Spitfire XIV*, pourvu d'un moteur Rolls Royce intégralement britannique⁴⁰⁸.

Pendant que les 349^e et 350^e escadrilles poursuivent leur séjour à Fassberg, les autorités de l'Aéronautique militaire s'activent pour organiser la prise de distance entre cette dernière et la *Royal Air Force*. Les élections du mois de février 1946 amènent un nouveau ministre de la Défense nationale : le colonel B.E.M Raoul de Fraiteur. Ayant secondé le Premier ministre Pierlot durant l'exil du Gouvernement en Grande-Bretagne, il connaît bien les problématiques

⁴⁰⁴ DONNET M., *Les aviateurs belges*, op. cit., p. 288.

⁴⁰⁵ *Ibid.*

⁴⁰⁶ BONFOND S., *1Wing : 1946 – 1949*, dans *1Wing 1946-1996* [en ligne], <https://sergebonfond.be/index.php/1wing-histoire/1946-1949> (consulté le 23 juillet 2025).

⁴⁰⁷ *Ibid.*

⁴⁰⁸ *Ibid.*

liées au statut de la section belge de la *R.A.F*⁴⁰⁹. Il nommera donc le capitaine Léo de Soomer, ancien assistant de l'Attaché de l'Air Wauters, comme chef de cabinet et lui donnera comme mission prioritaire de réaliser une Aviation militaire autonome. C'est à ce moment précis que les péripéties de la création de la Force aérienne belge indépendante commencent.

Ce tournant politique précède de peu un nouvel épisode d'échanges tendus entre la Belgique et la Grande-Bretagne quant à la mise à disposition du territoire belge pour faciliter l'occupation de l'Allemagne. Si les premières propositions faites par les Anglais avaient été acceptées, ils auraient alors disposé d'une « mainmise totale » sur le territoire belge ce à quoi le ministre des Affaires étrangères s'est fermement opposé. Après quelques négociations d'un ton inhabituellement sec entre les autorités des deux pays, un traité visant à compléter celui du 16 mai 1944 est signé le 11 mars 1946. Ce dernier est bien plus mesuré que le projet initial et provoque une certaine prise de distance entre les autorités belges et britanniques⁴¹⁰.

Le 9 avril 1946, le ministre demande au *Group Captain* Lucien Leboutte, fraîchement nommé chef d'état-major général de l'Aviation (le 4 avril), de réaliser une proposition complète concernant l'organisation du commandement des futures unités de l'Aviation : les escadrilles opérationnelles, les écoles et les établissements divers⁴¹¹. Sa consigne principale est de se baser sur les accords du 4 juin 1942 prévoyant que « la Grande-Bretagne fournirait l'assistance pour l'entraînement et l'équipement devant permettre à l'Aviation militaire de créer quatre escadrilles de chasse et une de transport »⁴¹². Pour ce faire, il devra baser tout son ouvrage exclusivement sur les sections belges de la *R.A.F*, considérées comme le seul élément organisé de la future Force aérienne⁴¹³. Le 9 avril 1946 signe donc la fin définitive de l'Aéronautique militaire qui laisse sa place à une Aviation qui « volera de ses propres ailes » en se distinguant complètement des forces terrestres.

Jusque-là, malgré les efforts de Gillieaux dans les années 1930, l'Aéronautique portait toujours le statut de cinquième arme de l'armée de terre et se voyait donc subordonnée à l'autorité de l'état-major général de cette dernière⁴¹⁴. Au moment de cette première rupture, le ministre envisage déjà la future « coupure du cordon » avec les forces aériennes britanniques. Ainsi, il décide que dès le mois d'avril, les aviateurs belges ne devront plus prêter serment au

⁴⁰⁹ DONNET M., *Les aviateurs belges*, op. cit., p. 288.

⁴¹⁰ BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales*, op. cit., n°12.326 – Accords de mars 1946 (GB), *Belgique – Grande-Bretagne, Traité, Bruxelles le 11 mars 1946*.

⁴¹¹ DONNET M., *Les aviateurs belges*, op. cit., p. 291.

⁴¹² *Ibid.*

⁴¹³ *Ibid.*

⁴¹⁴ *Ibid.*

Roi britannique mais simplement assister à la lecture des règles disciplinaires imposées au sein de la *R.A.F*⁴¹⁵.

Au mois de juin 1946, une délégation belge est envoyée en Angleterre pour négocier un nouveau protocole avec les autorités de l'air britanniques. Avant cela, il est donc impératif que l'organigramme et la structure générale de l'Aviation soient finalisés⁴¹⁶. En un mois, sur base des récits de guerre et des rapports organisationnels d'officiers supérieurs de la section belge présents à Bruxelles, le plan est dressé. Au niveau ministériel, le plan comprend trois branches : l'état-major général, le Service du personnel et le Service de l'organisation et des approvisionnements. Au niveau opérationnel, trois groupements s'organisent : les Opérations, l'Instruction et l'Entraînement, et la Technique⁴¹⁷.

Cinq escadrilles de chasse, dont une de nuit, deux de transport et une de communications étaient initialement prévues pour le groupement Opérations. Pour l'Instruction et l'Entraînement, une école de vol élémentaire et une avancée devaient être complétées par une école d'officiers et de sous-officiers, une école technique et un centre de recrutement. Enfin, pour la Technique, il s'agissait surtout des dépôts pour le matériel, les avions et les unités de maintenance. S'ajoutent à ces quelques éléments le service météorologique, la protection des installations, l'escadrille administrative et la commission médicale⁴¹⁸.

Le 23 mai, le programme est validé par le ministre de Fraiteur qui décide qu'il entrera en vigueur dès le 1^{er} juillet, avant même que la délégation n'ait été envoyée à Londres⁴¹⁹. Cette délégation a pour but de négocier avec l'*Air Ministry* un approvisionnement en matériel nécessaire pour la réalisation du plan, comme cela avait été prévu par les accords de 1942⁴²⁰. La position de la commission belge est claire : le Gouvernement belge garde son indépendance pour les décisions concernant ses unités aériennes ; cependant, il insiste pour qu'elles soient intégrées à la *R.A.F* pour tout ce qui correspond aux directives opérationnelles, à l'entraînement et à la logistique⁴²¹. Naturellement, le personnel et le matériel resteraient à la charge de la Belgique, pendant que l'instruction, encadrée par du personnel national, suivrait rigoureusement le programme déterminé par la *R.A.F*⁴²². En réalité, ce positionnement revient à prolonger la situation en cours depuis 1942 en l'adaptant légèrement au temps de paix.

⁴¹⁵ *Ibid.*, p. 292.

⁴¹⁶ *Ibid.*, p. 293.

⁴¹⁷ *Ibid.*

⁴¹⁸ *Ibid.*

⁴¹⁹ *Ibid.*, p. 294.

⁴²⁰ *Ibid.*

⁴²¹ *Ibid.*, p. 295.

⁴²² *Ibid.*

Bien que la proposition intéresse les autorités britanniques, elles sont contraintes de rejeter l'offre⁴²³. Le Gouvernement travailliste du Premier ministre Attlee considère cet arrangement comme un cas évident d'ingérence britannique dans les affaires belges⁴²⁴. Dans un autre contexte, sous Churchill par exemple, ce genre d'accord aurait pu se réaliser⁴²⁵. Cependant, face à la menace grandissante de Staline et à sa volonté de s'immiscer dans les gouvernements polonais et tchécoslovaque, autoriser une telle influence de la Grande-Bretagne sur un pays voisin reviendrait à créer un précédent pouvant entraîner un contrôle total de l'U.R.S.S. sur les nations précédemment évoquées⁴²⁶. Bien que l'intégration à la *R.A.F* ait été rejetée par le Gouvernement, il n'en est pas autant pour les éléments liés à l'entraide et à la fourniture de matériel du côté des autorités aéronautiques britanniques⁴²⁷. En contrepartie du refus de l'intégration, la délégation insiste pour tout de même bénéficier des conseils et de l'assistance de la *R.A.F*, cette demande lui sera immédiatement accordée⁴²⁸. Aucune copie de ces accords signés en juin 1946 à Londres n'a malheureusement pu être retrouvée. Ils ont vraisemblablement été rassemblés sous le nom « *d'agreement* » mais ne sont répertoriés nulle part. En ce qui concerne le prix à payer, il correspond exactement aux tables de dotation de la *R.A.F*, ce qui ne représentait pas un budget exorbitant au vu de la quantité de matériel fourni⁴²⁹.

En ce qui concerne les livraisons, les *Spitfire XIV* sont prévus pour les quatre escadrilles de chasse de jour. Les pilotes auraient préféré la version *IX*, plus maniable et plus agile en combat⁴³⁰. Cependant, la Belgique arrive un peu tard, quand toutes les autres nations alliées de la Grande-Bretagne se sont déjà équipées du meilleur matériel. Seules les escadrilles d'entraînement avancé bénéficieront des quelques modèles de *Spitfire IX* disponibles. Du côté de la chasse de nuit, ce sont les *Mosquito NF.30* qui ont été choisis, largement disponibles dans les surplus des parcs d'avions de la *R.A.F*. En revanche, la version double commande pour l'entraînement et la reconnaissance — la *Mk.3* — ne sera pas disponible dans l'immédiat, devant encore être fabriquée par les usines de Havilland en fin 1946⁴³¹. Pour l'école de vol et le transport, ce sont des appareils américains prêtés à la Grande-Bretagne qui seront sélectionnés : pour l'école, les *Harvard* ; et pour le transport, les *Dakota*⁴³². Bien qu'ils aient

⁴²³ *Ibid.*

⁴²⁴ *Ibid.*

⁴²⁵ *Ibid.*

⁴²⁶ *Ibid.*

⁴²⁷ *Ibid.*, p. 296.

⁴²⁸ *Ibid.*

⁴²⁹ *Ibid.*

⁴³⁰ *Ibid.*

⁴³¹ *Ibid.*

⁴³² *Ibid.*, p. 297.

été prêtés dans le cadre du *lend-lease*, les Américains ont accepté de les céder à la Belgique contre une facturation directe entre les deux nations. Ces deux types d'appareils arriveront en Belgique depuis les dépôts de la zone d'occupation américaine en Allemagne de l'Ouest⁴³³.

Sur ces bases solides, à la fin du mois de juin 1946, l'Aviation militaire est fin prête à « prendre son envol ». Cependant, les escadrilles belges sont toujours en Allemagne et, à cette date, elles dépendent toujours de la *Royal Air Force*. Le ministre indique toutefois que cette dépendance prendra fin « prochainement »⁴³⁴. L'*agreement* est prêt, il attend simplement que le Gouvernement belge le reformule et y appose sa signature. Après avoir réglé quelques derniers détails d'adaptation technique des règles de la *R.A.F* au fonctionnement belge, le 15 juillet 1946, le document officiel qui crée l'Aviation militaire en tant que force armée indépendante est signé par le ministre de Fraiteur⁴³⁵. Au moment de la signature, il décide de la date à laquelle la rupture entre la section belge et l'armée de l'air britannique aura lieu : il autorise un délai d'exactement trois mois. Le 15 octobre, la section belge de la *Royal Air Force* est donc définitivement dissoute et les escadrilles de chasse rentrent en Belgique, à Beauvechain, le petit aérodrome de repli où tout a commencé en mai 1940⁴³⁶. Entre-temps, cet aérodrome est devenu une base aérienne de grande ampleur grâce au travail de la *Luftwaffe*.

Ce retour en Belgique signe la fin définitive de l'implication de la section belge dans la Seconde Guerre mondiale. Avec un effectif d'environ 124 hommes à l'été 1940, les escadrilles belges comptent finalement 1.100 membres du personnel lors de la Libération⁴³⁷. Une page importante de l'histoire de l'aviation militaire belge se tourne. Après six années au sein de la *Royal Air Force*, la section belge « s'envole » pour devenir l'Aviation militaire : une force définitivement indépendante de l'armée terrestre et des autorités britanniques.

⁴³³ *Ibid.*

⁴³⁴ *Ibid.*

⁴³⁵ *Ibid.*

⁴³⁶ *Ibid.*

⁴³⁷ PINCHART (de) H., *Historique de la section belge, op. cit.*, p. 3.

CHAPITRE II : L'AVIATION MILITAIRE EN AFRIQUE

À plusieurs reprises, le rôle important du Congo belge durant la Seconde Guerre mondiale a été mentionné, notamment pour ses ressources précieuses et son positionnement stratégique. Dans l'esprit de beaucoup, le rôle de l'Aéronautique militaire belge durant le conflit se limite aux opérations menées depuis l'Angleterre. Pourtant, deux éléments poussent au questionnement : d'abord, qu'est-il arrivé au matériel sauvé par les Belges à l'issue de la campagne de mai 1940 ? Après le repli par la France et le Maroc, quelques appareils et du matériel technique ont été rapatriés à la base aérienne d'Oujda. Qu'est-il advenu de ce précieux arsenal ? Ensuite, en 1943, dans une correspondance précédemment évoquée entre le ministre des Affaires étrangères et l'ambassadeur à Ottawa, Spaak mentionne clairement les campagnes menées par l'Aéronautique en Abyssinie, en Syrie, en Égypte et en Afrique du Nord⁴³⁸. Cette simple énumération suffit à éveiller la curiosité : que faisaient les forces aériennes belges sur ces différents théâtres d'opération ? Qui en étaient les pilotes et à quelles structures hiérarchique répondaient-ils ?

1. Le sort du personnel et du matériel stationné en Afrique du Nord

L'analyse de cette question a été déclenchée par la découverte d'un dossier d'archive spécifiquement dédié à la liquidation du matériel aéronautique en Afrique du Nord⁴³⁹. En étudiant ce dossier en détail, les différentes correspondances en triangle entre le Major van der Stichelen Rogier, les autorités du consulat général de Belgique à Tanger et le Gouvernement belge en exil ont révélé une situation qui mérite d'être mise en lumière dans le cadre de ce travail. Le ton particulièrement tendu de ces échanges, marqué par des désaccords persistants et une forme de méfiance réciproque, renforce l'intérêt d'un tel éclairage. Cette série d'événements, qui pourrait à bien des égards susciter de vastes débats, n'a que très peu, voire pas, été étudiée dans la bibliographie⁴⁴⁰.

Dès le mois d'août 1940, le Major est chargé par ses supérieurs de suivre et surveiller le matériel aéronautique belge alors rassemblé à Montpellier. Dans ce stock se retrouvent

⁴³⁸ BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales*, op. cit., n°11.639 – Forces belges en Angleterre – Divers, *Correspondance entre P.-H. Spaak et le baron Silvercruys (12 juillet 1943)*.

⁴³⁹ BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales*, op. cit., n°11.648 – Liquidation du matériel aéronautique en Afrique du Nord.

⁴⁴⁰ Tout le récit suivant et le raisonnement qui en découle sont issus de la seule analyse du dossier d'archives (environ 120 pages pertinentes).

plusieurs avions *SV-4*, des pièces de rechange et du matériel opérationnel. Tout ceci provient majoritairement de l'école de Wevelgem, la base aérienne la moins touchée par les bombardements de la campagne de mai. Ainsi, van der Stichelen suit le transit des stocks jusqu'à Oujda, au Maroc. Dès son arrivée sur place, il essaie de prendre contact avec le Gouvernement belge, encore stationné en France, mais ses multiples tentatives seront vaines. Dans ses courriers, le responsable de la surveillance du matériel stipule qu'il a environ 100 hommes sous son commandement (officiers et sous-officiers) pour surveiller une cargaison qu'il estime à 50 millions de francs belges. Pour entretenir sa petite garnison, le major requiert auprès du Gouvernement une somme de 300.000 francs par mois. Après une série de requêtes de plus en plus insistantes reprenant toutes les évolutions détaillées de la situation, l'officier finit par recevoir une réponse durant l'été 1941.

Durant cette période d'attente, le régime de Vichy exige un rapatriement immédiat et inconditionnel de tous les effectifs belges vers la Métropole. Tout le personnel doit avoir quitté le Maroc avant le 15 août 1941. Cette contrainte ne plaît pas à la plupart des soldats réfugiés sur place : certains choisiront de se rendre en Angleterre, d'autres se rendront au Congo alors que quelques-uns décident de rester sur place. Au début de l'été, selon ses dires, le major aurait donc sous son commandement 10 % de l'effectif initial, diminuant sa requête à 30.000 francs belges par mois. Il communique cette information dans un de ses derniers courriers avant d'obtenir une réponse à la fin juillet.

Cette réponse est conditionnée par plusieurs paramètres. Alors que le major s'adresse directement à Spaak à Londres, celui-ci répond par l'intermédiaire de l'Administrateur de la Sûreté de l'État, qui discrédite d'avance la démarche de Rogier, l'accusant de retenir son personnel de force alors que la mobilisation générale a été annoncée durant l'été 1940. Cette prise de position affirmée à l'encontre du gestionnaire des ressources aériennes au Maroc suffit à convaincre Spaak de ne pas lui octroyer de solde. S'ajoute à cet argument le fait qu'il ait omis de mentionner, dans ses nombreux courriers, les détails de l'usage de l'argent qui lui serait versé. Le 28 juillet, l'information arrive aux oreilles du major : il n'obtiendra pas les fonds. À la fin de l'année 1942, après plusieurs longs mois de *statu quo*, le major se rend à Londres pour expliquer sa situation et négocier une solution.

En janvier 1943, après quelques échanges avec les autorités nationales à Londres, la liquidation partielle du matériel est décidée. Deux options se présentent : la plus simple, vendre le matériel à la France ; la plus complexe, rediriger la cargaison vers le Congo belge. La première option est presque immédiatement écartée, les autorités françaises disposeraient d'une marge de manœuvre beaucoup trop importante en termes de négociations, étant donné que cela

fait plusieurs années que le dépôt belge est stationné au Maroc. Il y aurait trop à perdre. La meilleure solution reste donc de vendre une partie du matériel abandonné à la Colonie pour récupérer des fonds qui seraient alors destinés à l'administration du consulat belge d'Alger.

Par ses nombreux courriers envoyés à de multiples destinataires, le major a réussi à se mettre une pléiade d'agents diplomatiques à dos tant en Angleterre que dans le Maghreb. Son interlocuteur et opposant principal se trouve être le Directeur général de l'Office belge à Alger : M. Snyers. De grandes tensions s'établiront entre les deux hommes, si bien que Snyers implore le Gouvernement de retenir van der Stichelen à Londres afin qu'il puisse gérer lui-même la liquidation du matériel. Au plus grand dam de Snyers, le Gouvernement a d'autres projets. Spaak renvoie le major au Maroc avec une mission : liquider 7 *SV-4* en provenance de Wevelgem et une liste précise de matériel (technique et armement) vers la Colonie. Son ordre de mission est très clair : il a exactement trois mois pour liquider les avions et la cargaison désignée, sans entretenir aucun contact avec l'Office belge à Alger, ni avec aucun des dossiers dont il a la charge. Presque immédiatement après son retour en Afrique du Nord, Rogier s'insubordonne et commence à critiquer les pratiques de Snyers, ce qui ne manque pas d'augmenter les tensions.

Lorsqu'il arrive à Oujda, en février 1943, le major donne vraisemblablement des instructions qui manquent de clarté. Les appareils et les caisses d'armement quittent l'aérodrome vers le port de Casablanca. Déjà là, à la première étape du périple vers le Congo, le matériel semble sans destination. Suite à une ouverture prématurée de la cargaison, certaines pièces de l'inventaire ainsi que certains composants des avions manquent. Pendant quelques mois, la cargaison reste immobile dans les hangars du port de Casablanca. Ce n'est que le 7 septembre qu'un ordre d'expédition est signé par le major, présentant les modalités d'envoi exactes de l'armement et des sept appareils (vendus à 500.000 francs français l'unité). L'officier responsable a très probablement pris cette mesure rapide en réponse à un courrier du 16 août l'exhortant de venir à bout de sa mission le plus rapidement possible. En effet, ce télégramme précisait que le major était attendu pour son rapport le 15 septembre à Londres. Un officier auxiliaire a d'ailleurs été nommé pour reprendre le dossier lors de son départ.

Bien que l'ordre d'expédition du 7 septembre semble avoir été rédigé dans les règles de l'art, le cargo est égaré, si bien que le 24 janvier 1944, une mission a dû être envoyée pour partir à la recherche des *SV-4* égarés et en assurer la livraison au plus vite vers le Congo. Les appareils ont finalement été retrouvés au mois de mars à Dakar et réexpédiés vers la Colonie. La date de la livraison exacte n'est pas connue, mais les documents stipulent qu'il ne s'agit que d'une « question de temps » durant le mois d'avril 1944.

Dans les dernières correspondances liées à cette affaire, deux sujets surviennent : d'une part, il s'agit de trouver un coupable à qui imputer toute cette mascarade logistique, et Rogier semble avoir été désigné pour porter la responsabilité de ce désordre. D'autre part, il faut décider la finalité du matériel restant à Casablanca, objet de débats dont les issues ne sont pas présentées dans le dossier.

Quoiqu'il en soit, la description de ces événements permet de tirer quelques conclusions quant à la hiérarchisation des priorités gouvernementales. Alors que le matériel dont il est question dans cette affaire est estimé à 50 millions de francs belges, le Gouvernement semble tout à fait insensible au sort qui lui sera réservé. Certes, le major n'a probablement pas fait preuve de la meilleure lucidité dans la gestion de cette affaire ; cependant, son initiative relevait de la bonne foi. Ce qui pose question, c'est le dédain manifeste dont font preuve les autorités consulaires et gouvernementales à l'égard de cette mission de liquidation. Alors qu'autour des aviateurs belges de la *Royal Air Force*, une véritable propagande d'État s'organise et leurs performances sont encensées, lorsqu'il s'agit de traiter un dossier d'une grande valeur matérielle, les autorités choisissent de le reléguer au second plan. Ce décalage souligne le choix stratégique effectué par le Gouvernement belge en exil, de privilégier certains leviers de légitimité – en particulier ceux valorisables aux yeux des Alliés – au détriment d'une gestion rigoureuse et cohérente de ses moyens militaires.

2. L'Afrique : un théâtre d'opération de l'Aéronautique militaire oublié

Entre 1940 et 1945, tous les regards sont rivés vers les aviateurs belges actifs en Grande-Bretagne. Le Gouvernement et sa propagande défendent fermement le rôle que jouent leurs hommes dans le développement de la guerre pour légitimer leur influence dans la défense de la cause alliée. De la même façon que pour l'affaire de la liquidation du matériel aéronautique en Afrique du Nord, le sort des aviateurs partis vers le Congo et leurs initiatives ont largement été délaissées par les autorités belges en exil. Ce second point vise à reprendre les éléments clés du destin trop souvent oublié de l'Aéronautique dans la Colonie et dans les grandes campagnes africaines.

2.1 Un projet d'aviation militaire coloniale

À la fin des années 30, alors que la menace d'une guerre devient de plus en plus crédible, les autorités militaires coloniales au Congo se rendent bien compte que le matériel dont elles disposent pour défendre leur territoire est largement insuffisant⁴⁴¹. Malgré ce positionnement militaire, les autorités politiques belges et coloniales ne considèrent pas la Colonie en danger et

⁴⁴¹ BUZIN J., « *The Belgian Congo Air Force* », *op. cit.*, p. 7.

refusent de moderniser les équipements. Au début de l'année 1940, les effectifs de la Force Publique, l'organisme militaire colonial est le suivant : 15.000 soldats indigènes encadrés par 150 officiers et 130 sous-officiers blancs. En cas de mobilisation, l'effectif pourrait atteindre 30.000 hommes organisés en trois brigades⁴⁴². Cet effectif respectable dépendrait alors du ministère des Colonies et serait administré par le Gouverneur Général Rijckmans. Durant la « drôle de guerre », entre 1939 et 1940, le Gouverneur refuse toutefois de requérir la mobilisation⁴⁴³.

Bien qu'au niveau de la politique locale, la menace ne soit pas considérée, au niveau militaire, les signaux d'alarme retentissent. Au début de l'année 1940, le Général Hennequin, le commandant en chef de la Force Publique plaide déjà pour le renforcement des effectifs et propose la mise en place d'une Aéronautique militaire qui viserait, grâce à trois nouveaux groupes d'aviation, à assister les brigades mobilisées⁴⁴⁴. Avec la rigueur militaire nécessaire, le général va transmettre son plan au ministère des Colonies qui, sur le principe, reconnaît la valeur du projet⁴⁴⁵.

Après quelques contacts entre la Colonie et la Défense Aérienne du Territoire, au mois de février 1940, une mission pour Léopoldville s'organise sous le commandement de Lucien Leboutte, alors encore major. Son but : explorer le terrain, l'infrastructure existante et étudier les possibilités de développement d'une Force aérienne coloniale⁴⁴⁶. Au mois de mai, la guerre éclate et le major doit impérativement rentrer en Métropole pour rejoindre ses troupes. Son avion sera rapidement dérouté vers la France où il rejoindra les effectifs belges qui s'y sont réfugiés⁴⁴⁷.

La Belgique est en guerre, après 18 jours de combats, le Congo devient le seul territoire belge libre. Pour se défendre, cet immense pays d'Afrique ne dispose que de trois petits monomoteurs de tourisme réquisitionnés en dernière minute. Le « plan Hennequin » se révèle être un échec cuisant.

2.2 Le Congo comme argument de légitimation économique auprès des Alliés

Que ce soit dans les différents courriers de Spaak, dans les traités internationaux ou dans les alliances économiques : c'est un fait, le Congo belge est un réservoir inestimable de

⁴⁴² *Ibid.*, p. 8.

⁴⁴³ *Ibid.*

⁴⁴⁴ *Ibid.*

⁴⁴⁵ *Ibid.*

⁴⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁴⁷ *Ibid.*

ressources nécessaires à l'effort de guerre. Ainsi, dès les premiers mois après l'installation du Gouvernement à Londres, le 5 juillet 1940, le ministre des Colonies de Vleeschauwer place le Congo entre les mains des Britanniques pour participer à leur effort de guerre⁴⁴⁸. Cette mise à contribution se confirme le 21 janvier 1941, puis le 4 juin 1942 dans le cadre de « l'Arrangement relatif aux achats de marchandise du Congo belge et du Ruanda-Urundi »⁴⁴⁹. Quelques jours plus tard, le 16 juin, l'entrée dans le système *lend-lease* américain permet également aux alliés outre-Atlantique de profiter d'un soutien en logistique et économique non négligeable de la part du Congo et donc, *in fine*, de la Belgique⁴⁵⁰.

Ce partage des ressources dessert un objectif très clair depuis le début de la guerre : les autorités belges souhaitent obtenir une place autour de la table des vainqueurs pour pouvoir y exprimer leur position lorsque l'Europe devra être reconstruite. Pour légitimer cette place, en plus de la mise en commun des matières premières, un système de propagande se met en place pour mettre en avant la participation à l'effort de guerre des effectifs belges encadrés par les autorités militaires britanniques, principalement les pilotes.

Cette propagande semble faire son effet auprès des Britanniques : les efforts belges sont reconnus et le Gouvernement est de plus en plus sollicité pour donner son avis et partager son opinion lors de la prise de décisions⁴⁵¹. En revanche, du côté américain, Roosevelt présente plus de difficultés à considérer la Belgique comme une alliée légitime⁴⁵². L'attitude un peu impérialiste des troupes de l'Oncle Sam au Congo en août 1942 démontre un certain mépris pour la souveraineté belge au Congo ce qui ne manque pas de créer des tensions chez les décideurs belges⁴⁵³. Surtout qu'en réalité, le programme *lend-lease* américain n'apporte pas de soutien concret direct aux effectifs belges.

Une illustration de la prise de contrôle unilatérale des ressources par les Américains se manifeste dans l'exploitation des mines d'uranium au Katanga. À la fin de l'année 1942, Edgar Sengier, le directeur général de l'U.M.H.K (Union minière du Haut-Katanga) fait transiter 1200 tonnes d'uranium vers New-York tout à fait à l'insu de toute autorité belge⁴⁵⁴. L'année suivante,

⁴⁴⁸ GROSBOIS T., *Les relations diplomatiques entre le Gouvernement belge de Londres et les États-Unis*, op. cit., p. 183.

⁴⁴⁹ BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales*, op. cit., n°11.739 – op. cit.

⁴⁵⁰ *Ibid.*

⁴⁵¹ BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales*, op. cit., n°11.639 – Forces belges en Angleterre – Divers, *Circulaire d'informations* n°12 (2 mars 1943).

⁴⁵² GROSBOIS T., *Les relations diplomatiques entre le Gouvernement belge de Londres et les États-Unis*, op. cit., p. 168.

⁴⁵³ Cf *supra* : 2.4 Extension du lend-lease à la Belgique (16 juin 1942) – p. 63.

⁴⁵⁴ BROAD W., *Why They Called It the Manhattan Project*, dans *New York Times* [en ligne],

en 1943, le Congo est officiellement établi comme pays d'approvisionnement pour permettre au premier programme d'armement nucléaire américain de voir le jour, nom de code : *Manhattan*⁴⁵⁵. Plus tard, en 1944, le comité international chargé de fournir les États-Unis en uranium se tourne vers la Grande-Bretagne qui, à ce moment-là, se trouve titulaire du minerai congolais grâce aux liens économiques étroits permis par les accords de 1942⁴⁵⁶. Les autorités britanniques acceptent de céder leurs ressources étant donné que l'état d'avancement de leur programme ne permettrait jamais de les exploiter⁴⁵⁷. Ainsi, quelques 1560 tonnes d'uranium seront livrées aux U.S.A en provenance de la colonie belge pour contribuer à la fabrication des armes nucléaires qui serviront, quelques mois plus tard, à anéantir pour le Japon tout espoir de victoire⁴⁵⁸.

Cet épisode illustre bien l'importance stratégique que les ressources congolaises ont pu avoir dans le second conflit mondial. Cependant, à aucun moment, ni dans le chef du Gouvernement belge, ni dans celui des autorités britanniques et encore moins chez les responsables politiques américains, la défense de ces précieuses ressources n'a été considérée comme une priorité. Comme mentionné précédemment, la Force Publique dispose d'un armement dépassé et n'a aucun moyen de défense aérienne pour prévenir une éventuelle offensive des troupes italiennes basées dans la corne de l'Afrique.

2.3 L'Aéronautique militaire coloniale : un projet cloué au tarmac

a. Le plan Burniaux : une initiative en opposition avec le Gouvernement belge

Bien qu'aucune initiative n'ait été prise au niveau politique, dans la Colonie, les autorités locales sont bien conscientes des enjeux que leur territoire représente. Dès la fin de l'année 1940, des aviateurs belges arrivent au Congo afin de poursuivre la lutte contre l'ennemi dans une Force aérienne qui, selon leurs espoirs, pourrait bien se reconstituer dans la Colonie. Franz Burniaux, un instructeur de Wevelgem, incarne l'une des figures les plus importantes de cette initiative. Lors de son arrivée à Léopoldville après un départ difficile d'Oujda, il découvre l'état d'avancement de la guerre : la Bataille d'Angleterre est terminée avec une issue victorieuse pour les Alliés, le Congo est à la disposition des Britanniques – surtout pour de

<https://www.nytimes.com/2007/10/30/science/30manh.html> (consulté le 24 juillet 2025).

⁴⁵⁵ *Ibid.*

⁴⁵⁶ *Cf supra* : 2.3 Arrangement relatif aux achats de marchandise du Congo belge et du Ruanda-Urundi (4 juin 1942) – p. 62.

⁴⁵⁷ BERNSTEIN B., *The Uneasy Alliance: Roosevelt, Churchill, and the Atomic Bomb, 1940-1945*, dans *The Western Political Quarterly*, vol. 29, n°2, 1976, p. 206-207 [consultable en ligne], <https://www.jstor.org/stable/448105?seq=1> (consulté le 24 juillet 2025).

⁴⁵⁸ *Ibid.*

l'approvisionnement logistique –, le Gouvernement en exil a été reconnu par Londres et la Force Publique s'apprête à partir en campagne en Afrique orientale sans aucun soutien aérien⁴⁵⁹.

Dans ce nouveau contexte, en fin 1940, Burniaux rencontre le colonel Gilliaert qui dirige alors l'état-major de la Force Publique. Ensemble et sans attendre l'aval des autorités gouvernementales, ils décident de relancer le « plan Hennequin »⁴⁶⁰. L'officier aviateur, alors fraîchement installé dans les bureaux de la branche « Aviation » de l'état-major nouvellement formé, dispose de cinq semaines pour préparer un plan détaillé qu'il devra présenter au commandement de la Force Publique ainsi qu'au ministre des Colonies qui a rejoint le Congo pour sa première visite en décembre 1940⁴⁶¹.

Au début du mois de février 1941, Burniaux présente aux autorités un plan très schématique :

*« 3 groupes de 2 escadrilles – 1 groupe par brigade, chaque escadrille comportant 9 avions, soit au total 54 appareils. Des avions du type bimoteur pouvant servir à des fins multiples, genre Hudson ou Blenheim. Un effectif de 400 hommes. »*⁴⁶² (Burniaux, février 1941)

Étant donné que le projet a été pensé précipitamment et hors des structures habituelles, aucune mention n'est faite ni sur la provenance des avions, ni sur celle du matériel technique, et encore moins sur le financement de cette hypothétique Aéronautique coloniale. Toutefois un détail crucial a été envisagé concernant l'entraînement, Burniaux envisage de se rendre en Rhodésie (ancien nom du Zimbabwe – sous administration britannique), afin de négocier un accord avec la *Royal Air Force* stationnée là-bas pour permettre aux futurs aviateurs belges de s'y former⁴⁶³. Ainsi, les nouvelles recrues entreront dans l'« *Empire Training Scheme* » britannique qui vise à former des pilotes partout dans l'Empire selon les mêmes codes afin qu'ils puissent changer d'unités et être exploités dans tout théâtre d'opération. Selon le directeur de la branche « Aviation » de l'état-major, dix-huit mois seraient nécessaires pour la formation des nouveaux éléments ce qui constituerait le délai pour former la première escadrille de l'aviation coloniale. Burniaux estime que ce délai suffirait au Gouvernement à trouver une solution pour l'approvisionnement en appareils et matériel technique⁴⁶⁴.

Face au plaidoyer bien ficelé de l'ancien instructeur de Wevelgem, le commandement

⁴⁵⁹ BUZIN J., « *The Belgian Congo Air Force* », *op. cit.*, p. 11.

⁴⁶⁰ *Ibid.*

⁴⁶¹ *Ibid.*

⁴⁶² *Ibid.*

⁴⁶³ *Ibid.*

⁴⁶⁴ *Ibid.*

de la Force Publique valide le plan et le ministre des Colonies donne son accord de principe. Ce dernier s'engage alors à défendre le projet auprès du Conseil des ministres, la seule autorité compétente pour autoriser un tel programme⁴⁶⁵. En attendant le retour des autorités belges à Londres, l'organisation du recrutement du personnel est lancée : Burniaux et Gilliaert sont confiants, ils pensent avoir réalisé le projet d'Hennequin. Le Congo disposera finalement de ses unités d'Aéronautique.

Au mois d'avril 1941, le Conseil des ministres donne un avis favorable ce qui déclenche d'une part, le programme de recrutement et d'autre part, le départ de Burniaux vers la Rhodésie avec une double mission : organiser l'entraînement des futures recrues et négocier l'achat d'appareils pour constituer les premières escadrilles⁴⁶⁶. À nouveau, cette démarche se réalise dans une vague d'optimisme car aucun contact n'avait été pris au préalable avec les autorités de la *R.A.F* en Afrique australe. L'organisation de la mission devrait passer par un certain lieutenant-colonel McKenzie, représentant des forces britanniques à la Colonie⁴⁶⁷. Ce dernier fait preuve d'une grande méfiance à l'égard de la demande et la refuse d'emblée sans même que Burniaux ne se soit rendu sur place. À la suite de son altercation avec McKenzie, Burniaux sous les recommandations du nouveau commandant de la Force Publique, le lieutenant-général Ermens, décide tout de même de prendre la direction de la Rhodésie sous un faux prétexte. Le 23 avril, l'aviateur belge décolle pour un périple d'environ 7.200 kilomètres « digne des pionniers de l'aviation » vers Salisbury⁴⁶⁸. Après trois jours de voyage, il atterrit enfin dans la capitale. Dès son arrivée, il entame les négociations avec les représentants rhodésiens de la *R.A.F*, il essuie presque immédiatement un refus catégorique de leur part. Il est inconcevable de prendre en charge des aviateurs étrangers sans l'accord de l'*Air Ministry*, surtout que ces futurs pilotes ne serviront même pas dans les rangs britanniques à l'issue de leur formation⁴⁶⁹. En plus de cela, les écoles de formation tournent déjà à plein régime, il n'y a matériellement pas la place pour intégrer les candidats belges.

Après cet échec, toujours sous son faux prétexte, Burniaux reprend les airs en direction de Pretoria, en Afrique du Sud. En abordant la situation sous le même angle, il obtient le même résultat. Il n'est pas possible d'intégrer des nouveaux pilotes dans les circuits de formations britanniques saturés⁴⁷⁰. Ce second refus semble définitivement enterrer le projet

⁴⁶⁵ *Ibid.*, p. 12.

⁴⁶⁶ *Ibid.*

⁴⁶⁷ *Ibid.*

⁴⁶⁸ *Ibid.*, p. 13.

⁴⁶⁹ *Ibid.*

⁴⁷⁰ *Ibid.*

d'Aéronautique militaire coloniale selon l'idéal imaginé par Burniaux.

Par un enchaînement de coïncidences et une rencontre fortuite avec un compatriote très proche du Général Smuts, Premier ministre de l'Union sud-africaine, la tendance s'inverse et le projet pourrait finalement bien se réaliser sous réserve de quelques modifications. Par son autorité et son expérience, au sein des autorités sud-africaines, personne ne peut rien refuser au général. Après quelques négociations et une mise au second plan des questions financières, le projet est validé : les élèves belges sont attendus en Afrique du Sud au mois de juillet 1941⁴⁷¹, soit deux mois après le départ de Burniaux.

Ce délai relativement court impose donc une sélection rapide des candidats pilotes et techniciens. Finalement, grâce à des appels aux candidatures à la radio et dans la presse, 221 candidats sont retenus pour partir à l'entraînement⁴⁷². S'ajoutent à cet effectif 18 pilotes d'active volontaires qui n'ont pas été retenus pour intégrer les rangs de la *R.A.F/V.R* en Grande-Bretagne. Douze sous-groupes seront formés et distribués dans les différentes écoles de la *South African Air Force* entre le mois d'août 1941 et mars 1943. Ils y suivront le programme prévu par l'« *Empire Training Scheme* »⁴⁷³. En ce qui concerne le statut officiel de ces pilotes, ils dépendent officiellement de la Force Publique qui dépend elle-même du ministère des Colonies et non du ministère de la Défense nationale⁴⁷⁴. Cette distinction est en fait cruciale car s'ils dépendaient de la Défense, ils auraient dû être rattachés aux effectifs de la *Volunteer Reserve* conformément aux accords du 4 juin 1942. Le fait qu'ils dépendent des colonies fait donc qu'ils se retrouvent organisés en force coloniale tout à fait indépendante.

Peu à peu, les premiers pilotes terminent leur formation et pourraient donc rejoindre les rangs d'une Aéronautique coloniale, cependant, un problème persiste : *quid* de la flotte ? Cette question n'étant toujours pas réglée, en attendant une affectation au Congo, les aviateurs rejoignent des escadrilles de la *S.A.A.F* et de la *R.A.F Middle East* en tant qu'« électrons libres »⁴⁷⁵.

Dans la phase opérationnelle de la formation (*Operational Training Unit*), les pilotes belges suivent le programme de bombardement léger étant donné que c'est de ce type d'appareils que la Force Publique entend se doter⁴⁷⁶. N'étant lui-même pas accoutumé à ce type de pilotage particulier, Burniaux désire se rendre dans les unités d'entraînement de la *S.A.A.F*

⁴⁷¹ *Ibid.*

⁴⁷² *Ibid.*

⁴⁷³ *Ibid.*

⁴⁷⁴ *Ibid.*, p. 14.

⁴⁷⁵ *Ibid.*

⁴⁷⁶ *Ibid.*

et sur les différents théâtres d'opération au Moyen-Orient pour pouvoir asseoir sa légitimité en tant que futur commandant de l'Aéronautique coloniale⁴⁷⁷. Jugeant l'initiative louable, le ministre de Vleeschauwer nomme un nouveau responsable du bureau « Aviation » de l'état-major et envoie l'ancien titulaire du poste faire ses armes auprès des unités sud-africaines⁴⁷⁸.

À la fin de l'année 1941, alors que les premiers élèves progressent dans leur formation, les autorités, en revanche, n'ont pas du tout progressé en ce qui concerne la dotation des appareils et du matériel technique. Le Gouvernement belge ne manifeste presque aucun intérêt au projet de Burniaux qui lui-même est occupé en opération au Moyen-Orient. Le principal argument des hommes de Pierlot pour se désintéresser d'une Aéronautique coloniale réside dans la remise en cause des arrangements passés entre la Force Publique et la *S.A.A.F*⁴⁷⁹. Étant donné que les accords ont été signés sans aucune consultation ni du ministère de la Défense nationale, ni du reste du cabinet, le Gouvernement estime que, dans la même optique, la Force Publique pourrait trouver les moyens de se doter elle-même d'une flotte opérationnelle. Le désintérêt, voire le mépris des autorités gouvernementales se manifeste par exemple dans une déclaration du ministre de la Défense nationale en 1942 : « *Je suis hostile à voir nos pilotes dans le Middle East où ils sont noyés dans des escadres anglaises sans effet de propagande.* »⁴⁸⁰ (Camille Gutt, janvier 1942). À nouveau, via cette déclaration concernant la mise à l'honneur des exploits de Burniaux au Moyen-Orient, il apparaît clairement que la Belgique entend mettre en lumière prioritairement les exploits des forces aériennes belges en Angleterre, laissant de côté les initiatives individuelles qui s'écartent du récit de propagande envisagé par les autorités.

Au départ, le ministre des Colonies avait donné son accord de principe pour le projet Burniaux (février 1942). Cependant, sous la pression du Gouvernement, il va renier cet accord et solliciter le Gouverneur général du Congo pour enrayer les relations entre la Force Publique et la *S.A.A.F*⁴⁸¹. Cette opposition de plus en plus ferme de la part du Gouvernement, qui interfère désormais avec les décisions de l'administration coloniale, va conduire à un empêchement total du passage des effectifs belges dans les rangs sud-africains. Les pilotes se trouvent sans unité opérationnelle et sans avion : voilà où se trouve l'Aéronautique militaire coloniale à la fin de l'année 1941.

La nature réelle de ce dédain du Gouvernement à l'égard du projet résiderait en fait

⁴⁷⁷ *Ibid.*

⁴⁷⁸ *Ibid.*

⁴⁷⁹ *Ibid.*

⁴⁸⁰ *Ibid.*

⁴⁸¹ *Ibid.*

dans une incompréhension quant au projet de départ. Là où la Force Publique entendait se créer une Aéronautique propre, le Gouvernement entendait récupérer les pilotes fraîchement formés pour les intégrer directement dans son effectif en Grande-Bretagne pour soutenir l'effort de guerre en Europe et, par la même occasion, sa propagande de légitimation⁴⁸². Naturellement, cette perspective de retourner en Europe n'a jamais effleuré l'esprit des candidats qui ont rejoint le programme en Afrique du Sud.

Cette explication, assez logique finalement, est tirée de notes échangées entre la Défense nationale et les Colonies tout juste avant l'envoi des candidats à Pretoria en été 1941⁴⁸³. Il est alors trop tard pour rectifier le tir et le plan de la Force Publique prend le dessus. Ainsi, c'est lorsque le Gouvernement s'est rendu compte de la situation que l'hostilité à l'encontre du projet a commencé. Le Gouverneur général, quant à lui, n'a jamais été mis au courant de ces échanges de notes ce qui n'a pas manqué d'alimenter la confusion, les tensions et les mutuelles désapprobations entre Léopoldville et Londres.

b. Le plan Verhaegen : une mission gouvernementale avec un objectif caché

Au mois de septembre 1941, les candidats sont en Afrique du Sud et le Gouvernement belge, qui entend aller au bout de son projet, envoie une mission à Léopoldville⁴⁸⁴. Son objectif consiste à explorer et à préparer le terrain pour l'installation d'un centre de formation complet pour les aviateurs belges calqué sur le modèle britannique. En somme, il s'agirait de créer une organisation comparable à celle dans laquelle les pilotes évoluent en Afrique du Sud mais sur le territoire même de la Colonie⁴⁸⁵. Un certain major Verhaegen est nommé à la tête de cette délégation. La stratégie qu'il adopte vise à laisser croire aux autorités coloniales que l'école bénéficiera à leur projet d'Aéronautique coloniale indépendante. En réalité, le ministère de la Défense nationale souhaite envoyer tous les pilotes nouvellement formés directement en Angleterre pour rejoindre les unités d'aéronautique belges⁴⁸⁶.

Dès la naissance de ce nouveau projet, les obstacles s'enchaînent : certains décideurs considèrent qu'une école de pilotage causerait un double usage avec le programme de la *S.A.A.F* et consisterait en une dépense inutile : seule une *Operational Training Unit* serait justifiée pour : *primo*, assurer une formation opérationnelle continuée des pilotes à la Colonie et *secundo*, permettre l'établissement d'une flotte de chasseurs loin des théâtres d'opérations⁴⁸⁷.

⁴⁸² *Ibid.*, p. 16.

⁴⁸³ *Ibid.*

⁴⁸⁴ *Ibid.*

⁴⁸⁵ *Ibid.*

⁴⁸⁶ *Ibid.*

⁴⁸⁷ *Ibid.*, p. 17.

Dans cette configuration, la Force Publique pourrait donc disposer de chasseurs pour son entraînement et sa propre défense si le besoin se manifestait. En échange de cette concession, il est demandé à la Force Publique de laisser complètement tomber l'idée d'Aéronautique coloniale et de soutenir l'idée d'une aéronautique belge unique⁴⁸⁸. Le ministère de la Défense ira même jusqu'à déclarer à l'*Air Ministry* que l'Aéronautique coloniale n'est pas une unité reconnue par le Gouvernement belge⁴⁸⁹. Selon cette nouvelle vision imposée par les autorités gouvernementales, les candidats partis en Afrique du Sud seraient alors rappelés au Congo après leur formation de base pour revenir sous l'autorité du ministère de la Défense nationale. De retour à la Colonie, ils y réaliseraient leur conversion sur chasseurs pour devenir l'essentiel de la réserve des escadrilles belges de la *R.A.F/V.R*⁴⁹⁰. Ce nouveau cursus de formation allégerait donc les différentes *O.T.U* britanniques en Angleterre et en Afrique du Sud.

Dans son plan, le major Verhaegen prévoit également la livraison des appareils, condition *sine qua non* à la réalisation de son projet : en premier lieu, il compte sur une rétrocession des *Brewster Buffalo 339* belges commandés juste avant la guerre qui étaient aux mains de la *R.A.F.* En cas d'échec, en deuxième lieu, il entend solliciter les autorités britanniques pour obtenir des chasseurs *Hurricane*, alors déjà bien dépassés par le *Spitfire*. Et en dernier recours, il envisage un achat de matériel aux États-Unis. Les options du côté britannique sont immédiatement rejetées : la Grande-Bretagne ne va pas équiper des unités d'entraînement en Afrique pour du personnel qui n'intégrera pas l'organisation de sa Force aérienne. Du côté des États-Unis, la réponse est identique : aucun appareil ne peut être livré sans l'accord de Londres⁴⁹¹. Le projet, quoique bien ficelé se retrouve à nouveau au point mort. En mars 1942, Verhaegen est rappelé en Angleterre.

c. À la recherche d'un soutien allié : le projet G.A.M.A d'Henri Rolin

Même si le projet se trouve à l'arrêt total, une dernière tentative s'organise depuis Londres. Dans cet ultime essai, les autorités coloniales ne seront aucunement consultées : l'objectif est unique, réaliser les ambitions du Gouvernement et de sa propagande sans tenir compte des volontés de la Force Publique⁴⁹². Pour mener à bien cette mission, le Gouvernement a sélectionné le sous-secrétaire à la Défense nationale Henri Rolin. Sa stratégie diffère de ses prédécesseurs. Avant de planifier l'organisation d'une Aéronautique coloniale concrète, il prévoit de consulter les autorités britanniques au préalable en leur faisant comprendre la

⁴⁸⁸ *Ibid.*

⁴⁸⁹ *Ibid.*

⁴⁹⁰ *Ibid.*

⁴⁹¹ *Ibid.*

⁴⁹² *Ibid.*, p. 18.

nécessité de défendre les intérêts coloniaux⁴⁹³. Perdre le Congo représenterait une perte logistique bien trop importante pour tous les Alliés, d'autant plus que les colonies des Indes orientales sont aux mains de l'ennemi.

Dans sa démarche, qui prend la forme d'un mémorandum envoyé à l'*Air Ministry* le 27 avril 1942, il concède directement deux paramètres qui semblaient poser problème aux autorités britanniques⁴⁹⁴. En premier lieu, il indique que les forces aériennes déployées au Congo répondront exclusivement aux commandements opérationnels de la *R.A.F.* Ensuite, il affirme qu'il entend rappeler à Léopoldville les différents pilotes belges dispersés dans les unités de la *S.A.A.F* au Moyen-Orient. Ils intégreront alors les rangs de la *Volunteer Reserve* comme le prévoient les accords du 4 juin 1942⁴⁹⁵. En somme, il applique le modèle appliqué en Grande-Bretagne dans la Colonie. Cependant, pour absorber ce personnel, une unité avec le statut d'*O.T.U* est nécessaire, ce qui impose l'acquisition d'un matériel spécifique qui devrait pouvoir être fourni par la *R.A.F.*⁴⁹⁶. Un argument de pression morale est brandi par le sous-secrétaire : la Colonie, en plus de tout son approvisionnement en matières premières, avait fait don de 250.000 livres sterling pour assurer l'achat d'une flotte de *Spitfire* pour les unités belges en Angleterre⁴⁹⁷. L'*Air Ministry* pourrait donc bien lui rendre la pareille.

Le 26 mai 1942, l'accord tombe après quelques vives négociations : la Grande-Bretagne accepte de fournir 24 appareils au Congo pour la constitution d'une *O.T.U* qui permettra la formation de nouveaux pilotes belges destinés à rejoindre la *R.A.F/V.R* par la suite. Ces avions seront livrés à Léopoldville mais dépendront officiellement au *West African Command (W.A.C)* en Nigérie⁴⁹⁸. En cas de nécessité opérationnelle urgente, le *W.A.C* pourrait donc réquisitionner l'ensemble de la flotte. Lors de la livraison, l'unité d'entraînement deviendrait opérationnelle et, en plus de ses affectations liées à la formation des pilotes, elle pourrait éventuellement servir aux besoins de surveillance requis par la Force Publique (comme l'avait proposé Verhaegen)⁴⁹⁹.

Le 24 juin, l'*Air Ministry* fait son choix en ce qui concerne les appareils destinés au Congo : 24 *Curtiss P-40 « Tomahawk »* seront livrés à Léopoldville pour former une toute nouvelle escadrille : la 349^e. Tous les accords sont signés, une unité aéronautique opérationnelle prendra ses quartiers dans la colonie belge d'une semaine à l'autre⁵⁰⁰.

⁴⁹³ *Ibid.*

⁴⁹⁴ *Ibid.*, p. 19.

⁴⁹⁵ *Ibid.*

⁴⁹⁶ *Ibid.*

⁴⁹⁷ *Ibid.*

⁴⁹⁸ *Ibid.*

⁴⁹⁹ *Ibid.*

⁵⁰⁰ *Ibid.*

Au moment où le choix des appareils est fixé, le bureau de l'Aéronautique militaire à Londres va tenter de relancer un projet d'Aéronautique belge unifiée en créant le Groupement Aérien Militaire d'Afrique (G.A.M.A)⁵⁰¹. Ce groupement devrait donc se composer de la 349^e escadrille, dépendant de la *R.A.F* et à la disposition du *W.A.C* et d'autres escadrilles qui relèveraient alors uniquement de l'Aéronautique militaire belge⁵⁰². Créant ainsi un groupement hybride présentant une identité nationale belge marquée. Le problème principal de ce projet réside dans l'interdépendance hiérarchique. Le G.A.M.A devrait rendre des comptes à de multiples organismes : le *W.A.C*, l'*Air Ministry*, la Force Publique et la *S.A.A.F*. Ce nœud hiérarchique décrédibilise grandement la réalisation du projet de groupement⁵⁰³.

Le 22 octobre 1942, après des correspondances tendues entre le *W.A.C* et l'*Air Ministry*, le projet s'écroule en flammes. Deux arguments sont évoqués par le commandement ouest-africain. D'abord, la mise à disposition de la 349^e escadrille est jugée comme trop occasionnelle et trop peu fiable. Ensuite, les autorités opérationnelles, bien au courant de la situation stratégique du Congo, estiment que le territoire ne fait pas face à une menace suffisamment crédible pour y disperser ses objectifs⁵⁰⁴. À la date de la notification de l'échec du projet, le *W.A.C* demande que les avions soient livrés directement à Ikedja en Nigérie pour que la 349^e puisse directement être intégrée dans l'organigramme opérationnel en place. Les *P-40* ne se poseront donc jamais à Léopoldville. Tout le projet G.A.M.A tombe à l'eau et la 349^e, inaugurée le 10 novembre 1942, ne deviendra jamais l'*O.T.U* espérée par les autorités nationales, bien qu'elle reste dédiée prioritairement au personnel belge⁵⁰⁵.

Mais alors qu'advint-il des aviateurs belges en cours de formation en Afrique du Sud ? En fin 1942, le capitaine Burniaux est rappelé à Londres pour faire état de la situation. Lorsque les autorités belges lui font part du projet de rappel des effectifs belges de la *S.A.A.F* pour les intégrer dans la *R.A.F/V.R*, il s'insurge⁵⁰⁶. Dans les différentes campagnes de la Force aérienne d'Afrique du Sud, les aviateurs belges ont su démontrer leur valeur et leur abnégation à l'instar de leur homologues de la 350^e escadrille. Avec le soutien des autorités sud-africaines, Burniaux pourrait même être en mesure de créer un *Flight* et peut-être même une escadrille « belge » au sein de la *S.A.A.F*⁵⁰⁷. Il défend fermement que cette dernière aurait un bien meilleur impact dans la propagande de légitimation du Gouvernement que de rapatrier encore des effectifs dans la

⁵⁰¹ *Ibid.*

⁵⁰² *Ibid.*

⁵⁰³ *Ibid.*

⁵⁰⁴ *Ibid.*, p. 20.

⁵⁰⁵ *Ibid.*

⁵⁰⁶ *Ibid.*, p. 21.

⁵⁰⁷ *Ibid.*

Volunteer Reserve. Il prend une position solide et définitive : « je ne désire pas rentrer sous la dépendance du ministère de la Défense Nationale durant cette guerre. »⁵⁰⁸.

La solution prendra la forme d'un compromis : les pilotes brevetés pourront rejoindre ou poursuivre leur carrière aux côtés des aviateurs sud-africains alors que les candidats et élèves encore en cours de formation devront rejoindre la 349^e / *O.T.U* à Ikedja pour renforcer les escadrilles belges et alimenter la propagande⁵⁰⁹. En ce qui concerne la première catégorie, il convient d'honorer leur mémoire qui a trop souvent été laissée de côté tant par le Gouvernement de Londres que par la postérité. Au total, 22 pilotes, 13 navigateurs, 9 opérateurs radio et 7 techniciens seront détachés dans des escadrilles de la *S.A.A.F*⁵¹⁰. Ils y gagneront le respect et la sympathie de leurs homologues sud-africains principalement dans différentes unités de combat au Moyen-Orient mais aussi dans des unités de transport, de surveillance maritime, de support opérationnel. Grâce à leur engagement dans de nombreuses missions, sept pilotes se verront attribuer la *Distinguished Flying Cross*. Onze de leurs collègues seront moins chanceux et périront au combat⁵¹¹.

Pour les autres candidats et élèves en cours de formation, leur sort sera quelque peu différent. En 1943, les circuits de formation sont saturés en Afrique du Sud, il n'y a pas vraiment de place pour les effectifs belges qui n'ont aucune priorité particulière. Le 20 juillet 1943, l'Attaché militaire belge à Pretoria contacte les intéressés et leur propose un choix :

« *Le Gouvernement belge de Londres ne reconnaît plus l'aviation coloniale, elle est donc dissoute. Il vous reste deux alternatives :*

- *rentrer au Congo et servir honorablement les troupes blindées avec possibilité d'action au Moyen-Orient.*

- *résilier votre engagement à la Force publique et vous engager comme mercenaire (sic) dans une aviation étrangère [en songeant à la R.A.F]. »*⁵¹² (lieutenant-colonel Stradiot, 20 juillet 1943)

Parmi les 105 élèves pilotes et techniciens en attente, 51 rentreront au Congo et 54 se rendront en Grande-Bretagne pour intégrer les rangs de la *R.A.F/V.R*. La majorité du personnel de la seconde catégorie attendra de longs mois avant de retrouver le contact avec le stick, très peu d'entre eux réussiront à achever leur formation à temps pour pouvoir rejoindre une

⁵⁰⁸ *Ibid.*

⁵⁰⁹ *Ibid.*

⁵¹⁰ *Ibid.*

⁵¹¹ PINCHART (de) H., *Historique de la section belge, op. cit.*, p. 3.

⁵¹² BUZIN J., « *The Belgian Congo Air Force* », *op. cit.*, p. 21.

escadrille opérationnelle avant la fin de la guerre⁵¹³.

En ce qui concerne la 349^e escadrille, en janvier 1943, elle s'installe officiellement à Ikedja conformément à la décision du 22 octobre de l'année précédente. Tous les pilotes qui y sont affectés sont belges et majoritairement issus des rangs de la *R.A.F.* Dès leur installation, les aviateurs sentent que leur présence en Afrique ne sera pas de longue durée⁵¹⁴. Dans les mois précédant leur arrivée, la majorité des menaces en Afrique avaient été définitivement repoussées : l'*Afrika Korps* bat en retraite en Tunisie et les troupes anglo-américaines ont débarqué au Maroc et en Algérie. Dans ce contexte, le 24 mai 1943, l'*Air Ministry* décide de dissoudre l'unité, tout le personnel navigant est rapatrié en Angleterre. Parmi ces pilotes, certains rejoindront la 349^e reformée dans le courant du mois de juillet⁵¹⁵.

Après trois longues années de débats, de projets avortés et de contradictions, ainsi se termine l'histoire, trop souvent oubliée, de l'aviation militaire belge en Afrique.

⁵¹³ *Ibid.*

⁵¹⁴ *Ibid.*

⁵¹⁵ *Ibid.*

CONCLUSION INTERMEDIAIRE : LA SECONDE GUERRE MONDIALE (1940-1946)

L'élément clé qui se dégage en filigrane de cette partie II réside dans la dépendance construite – et pleinement assumée – vis-à-vis des autorités britanniques. Le choix politique de s'arrimer au Royaume-Uni a structuré l'ensemble des décisions du Gouvernement belge en exil, au point de reléguer au second plan plusieurs dossiers pourtant stratégiques : la liquidation du matériel en Afrique du Nord, les projets d'aéronautique coloniale ou encore l'intégration des aviateurs belges à la *South African Air Force*. Cette proximité, perçue comme un levier diplomatique majeur, s'est accompagnée d'une mise à disposition quasi totale : économique, avec la mobilisation du Congo, et militaire, par la centralisation des effectifs en Grande-Bretagne.

Au-delà de cette logique conjoncturelle, les effets à long terme de cette dépendance sont visibles dès 1946, lors de la reconstruction de l'Aviation militaire belge. D'un point de vue structurel, la reproduction du modèle britannique est manifeste. La nouvelle Force aérienne s'organise en *Flights* et *Wings*, conserve les numéros des escadrilles 349 et 350, maintient temporairement un inspectorat d'inspiration britannique, et surtout, adopte le système de formation en trois niveaux directement issu de la *R.A.F* : école de pilotage élémentaire (*E.F.T.S*), école de pilotage avancé (*A.F.T.S*), puis unité de conversion opérationnelle (*O.T.U*). Ce cadre n'est pas un simple emprunt technique, il s'inscrit dans une stratégie plus large, formulée dès 1942 dans les accords du mois de juin, visant à préparer l'indépendance d'une aviation belge en l'alignant étroitement sur les standards de son principal allié.

Cette influence s'exprime tout autant dans les pratiques symboliques. Les uniformes bleu *R.A.F* sont conservés, le drapeau de la Composante Air actuel s'inspire directement de celui de la *Royal Air Force*, et toute la culture d'escadrille – directement empruntée à la tradition britannique – est systématiquement intégrée⁵¹⁶.

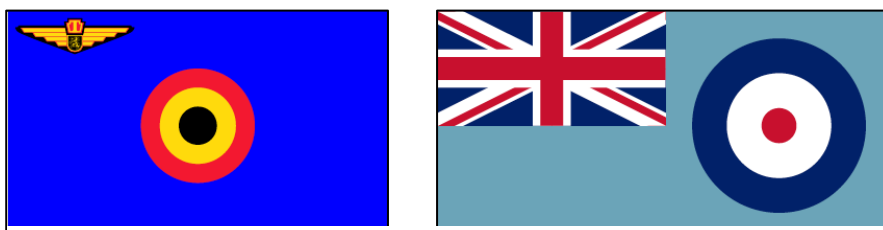


Figure 31 – Drapeau de la Composante Air belge (gauche) et Drapeau de la Royal Air Force (droite)

⁵¹⁶ Référence des illustrations : PAUWELS J. (sous-lieutenant), *Les pilotes belges dans le 609 Squadron*, op. cit., p. 71.

Les aspects folkloriques, notamment les devises, blasons, mascottes ou surnoms, jouent un rôle identitaire central. Deux exemples emblématiques illustrent cette continuité : pour la 349^e escadrille, le blason représente deux *Goedendags* entrecroisés accompagnés de la devise « *Strike hard, Strike home* » ; pour la 350^e, une tête de guerrier belge est associée à la formule latine « *Gallorum Belgae fortissimi* ». Ces éléments, toujours en usage aujourd’hui, traduisent une filiation directe avec l’expérience *R.A.F*, perçue comme fondatrice⁵¹⁷.



Figure 32 – Blasons des 350^e et 349^e escadrilles (2025)

Ce positionnement stratégique a cependant produit une hiérarchie implicite des fronts et des engagements. Ce qui ne s’intégrait pas dans le récit héroïque centré sur la Métropole – et particulièrement sur l’expérience britannique – a été marginalisé. L’argumentaire de Camille Gutt, discréditant les aviateurs de la *S.A.A.F* pour leur manque de valeur politique, révèle cette logique : l’utilité symbolique a parfois primé sur la pertinence opérationnelle.

Cette observation appelle une réflexion historiographique. L’histoire de la Force aérienne belge a longtemps été écrite « par le haut », depuis les états-majors, les archives officielles belges et britanniques, ou les récits d’officiers supérieurs. Ce prisme a concentré l’attention sur les liens institutionnels et les opérations menées en Europe, en laissant de côté les dynamiques plus périphériques, pourtant essentielles à la compréhension globale du projet aérien belge. En ce sens, cette partie, fondée sur un corpus mêlant sources d’archives, publications militaires et documentation institutionnelle, entend contribuer à un nécessaire rééquilibrage.

Mais cette dépendance à la *R.A.F* invite aussi à poser une question de fond : a-t-elle véritablement permis d’asseoir l’indépendance de l’Aviation militaire belge, ou bien a-t-elle

⁵¹⁷ Référence des illustrations : *Escadron belge 350 de la RAF Poster*, dans Redbubble [en ligne], <https://www.redbubble.com/fr/i/poster/Escadron-belge-350-de-la-RAF-par-sirglennbo/151418349.LVTDI> (consulté le 13 août 2025) et *349 Squadron logo PNG vector*, dans Seeklogo [en ligne], <https://seeklogo.com/vector-logo/702/349-squadron> (consulté le 13 août 2025).

prolongé, sous une autre forme, une logique de subordination vis-à-vis de la Grande-Bretagne et des autres puissances alliées ? C'est dans cette tension, entre autonomie institutionnelle et continuité d'influence, que s'ouvre la période suivante : celle de la reconstruction de la Force aérienne entre 1946 et 1955, à l'épreuve des équilibres militaires d'après-guerre.

**PARTIE III : L'IMMÉDIAT APRÈS-GUERRE : LA RECONSTRUCTION DE
L'AVIATION MILITAIRE DANS UN MONDE EN POLARISATION**

(1945-1949)

INTRODUCTION

L'immédiat après-guerre s'impose comme l'un de ces moments où tout semble s'accélérer pour la Force aérienne belge. En quelques années à peine, les choix techniques, diplomatiques et politiques redessinent ses contours de manière bien plus radicale que lors des décennies précédentes. La séquence que couvre cette troisième partie – conçue comme un bloc continu plutôt que morcelée en chapitres – concentre l'analyse sur une courte période, mais chargée d'enjeux, où la Belgique tente simultanément de restaurer ses moyens militaires et de trouver sa place dans un système international en pleine recomposition.

Le cadre chronologique s'étend de 1945 à 1949. Au départ, on retrouve une Belgique qui, revenue sur son territoire après les années d'exil et l'encadrement britannique, s'emploie à réorganiser sa défense nationale. Ce retour à une prise de décision depuis Bruxelles amène à repenser l'articulation entre objectifs internes et obligations vis-à-vis de l'extérieur. La période s'achève sur deux jalons déterminants : la signature du Pacte atlantique, pierre angulaire d'une nouvelle architecture de sécurité collective, et l'adoption du jet, signe tangible d'un tournant technologique majeur pour l'aviation militaire.

L'analyse repose sur les trois mêmes paramètres que pour les périodes précédentes : la politique intérieure, la diplomatie et la technique. Mais leur poids relatif change sensiblement : désormais, les avancées technologiques et les impératifs diplomatiques dominent largement les décisions, grignotant peu à peu l'autonomie et la capacité d'initiative belges. C'est dans cet équilibre fragile entre influences extérieures et choix nationaux que se dessinent les orientations aéronautiques de ces années.

L'étude se fonde sur une étude approfondie des débats parlementaires sur les budgets du Ministère de la Défense nationale. Le fait que la période se limite à quatre années rend possible un dépouillement complet et précis, ce qui aurait été inenvisageable pour l'entre-deux-guerres, dont l'ampleur et la dispersion des sources empêchaient un traitement exhaustif dans le cadre de ce travail. Les éléments issus de ces archives sont confrontés à une bibliographie ciblée, dominée par l'ouvrage de référence de Rik Coolsaet : *België en zijn buitenlandse politiek (1830-2015)*⁵¹⁸, complétée par plusieurs travaux de Pascal Deloge⁵¹⁹, Daniel Brackx et par une étude très détaillée de Philippe Manigart publiée dans le *Courrier hebdomadaire du CRISP* sur

⁵¹⁸ COOLSAET R., *België en zijn buitenlandse politiek*, op. cit.

⁵¹⁹ Notamment : DELOGE P., *Défendre la Belgique à l'heure des alliances*, op. cit.

l'évolution des budgets militaires belges entre 1900 et 1983⁵²⁰.

La progression adoptée dans cette ultime partie reprend le schéma de la première pour conserver un maximum de cohérence et de comparabilité. On commence par un panorama politico-stratégique des premières années de l'après-guerre, pour situer les grandes lignes de la Défense belge et les recompositions diplomatiques. Vient ensuite une étude détaillée des efforts de reconstruction et des mutations de la Force aérienne au lendemain du conflit. L'ensemble se conclut par une mise en perspective des deux volets, afin de dégager les logiques dominantes et les continuités comme les ruptures.

⁵²⁰ MANIGART P., *L'évolution des dépenses militaires en Belgique depuis 1900*, op. cit.

1. 1945 — Une architecture institutionnelle fragile dans un État en recomposition

En 1945, l'appareil militaire belge reste profondément affecté par la guerre. L'armée, incomplète et désorientée, fonctionne sans orientation stratégique claire. Dans les débats parlementaires, elle est souvent décrite comme un corps sans mission, mal structuré, et encore ancré dans des logiques antérieures à 1940⁵²¹. Cette désorganisation ne relève pas seulement des conséquences du conflit. Elle reflète aussi une incertitude politique plus large, avec un pouvoir exécutif encore fragile, et des institutions partiellement réactivées. L'effort porte d'abord sur la reconstruction intérieure ; la refonte militaire attendra⁵²².

En ce qui concerne la neutralité, elle se voit largement discréditée et n'est plus défendue comme horizon stratégique⁵²³. Pourtant, aucune ligne de remplacement de cette politique n'est encore assumée publiquement⁵²⁴. La Belgique semble observer et peser ses options. Des signes d'alignement progressif apparaissent toutefois. La coopération étroite avec le Royaume-Uni mise en place durant le conflit semble incarner la meilleure option pour la Belgique à la sortie de la Seconde Guerre mondiale⁵²⁵. Ce lien, toujours fermement défendu par Spaak depuis 1943 ne s'institutionnalise pas encore mais dessine une véritable orientation de politique extérieure pour l'après-guerre⁵²⁶.

Dans ce contexte, certains responsables, dont Spaak, entendent même élargir les horizons vers une coopération sécuritaire européenne. Le ton reste toutefois hypothétique à ce stade, mais l'idée circule. La position officielle de la Belgique reste floue, mais les perspectives d'une entente européenne de sécurité peuvent se faire ressentir, déjà en 1945⁵²⁷. En ce qui concerne la coopération internationale en matière d'aviation militaire, par exemple, elle se

⁵²¹ BRUXELLES, Chambre des Représentants, *Documents parlementaires Genesis* [en ligne], 33K4-XVI-1945-1946-1947, Budget du ministère de la Défense nationale pour l'exercice 1945, *Sénat de Belgique, séance du mercredi 23 octobre 1946, Rapport de la commission de la Défense Nationale chargée d'examiner les projets de loi contenant les budgets de la Défense Nationale pour les exercices 1945 et 1946*, <https://www.lachambre.be/digidoc/DPS/S0704/S07041789/S07041789.pdf> (consulté le 6 août 2025).

⁵²² *Ibid.*

⁵²³ COOLSAET R., *België en zijn buitenlandse politiek*, op. cit., p. 344.

⁵²⁴ *Ibid.*

⁵²⁵ *Ibid.*

⁵²⁶ BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales*, op. cit., n°11.639 – Forces belges en Angleterre – Divers, *Circulaire d'informations n°12* (2 mars 1943).

⁵²⁷ BRUXELLES, Chambre des représentants, *Documents parlementaires* via le moteur de recherche *Genesis* [en ligne], 33K4-XVI-1945-1946-1947, Budget du ministère de la Défense nationale pour l'exercice 1945, *Sénat de Belgique, séance du mercredi 23 octobre 1946*, op. cit.

trouve tout à fait absente des discussions politiques internes et externes. L'intégration de matériel allié est évoquée ponctuellement dans les discussions parlementaires, mais aucune stratégie d'ensemble ne se dessine⁵²⁸. En somme, à ce stade, rien ne laisse penser que la restructuration d'une Force aérienne est prioritaire pour les autorités belges.

En arrière-plan, la question du Congo belge conserve un rôle géopolitique important. Durant la guerre, sa position économique et stratégique, notamment en ce qui concerne l'uranium, a été confirmée. Les intérêts américains, déjà manifestés durant la guerre depuis les accords de 1943 sont encore bien présents en 1945⁵²⁹. Cependant, sur le plan institutionnel, ce levier reste marginal. Le Congo n'est presque pas évoqué dans les débats sur la Défense, sauf pour quelques questions techniques⁵³⁰. Son potentiel militaire est encore ignoré dans la formulation des grandes orientations.

En 1945, les priorités budgétaires liées à la défense du territoire se focalisent surtout sur la reconstruction des effectifs et pas vraiment sur les développements techniques⁵³¹. L'armée ne fait pas l'objet d'investissements majeurs ce qui peut être compréhensible au vu de la complexité de la situation géopolitique tout juste à la sortie de la guerre. Dans les faits, la plupart des attributions budgétaires sont largement absorbées par les dépenses courantes et les reliquats liés à la fin des hostilités⁵³². D'un point de vue organisationnel, dans les commissions, plusieurs voix s'élèvent pour dénoncer l'absence de coordination entre ministères (Défense, Affaires étrangères et Commerce extérieur)⁵³³. Le fonctionnement de la Défense apparaît alors comme dispersé et sans direction centrale. Les politiques semblent conscients que la réforme de l'appareil militaire devient un enjeu majeur qui pose de nombreuses questions, mais il reste encore à l'état embryonnaire à ce stade⁵³⁴.

2. 1946 — L'année du repositionnement stratégique : entre pragmatisme diplomatique et recherche d'autonomie militaire

L'année 1946 consacre une rupture de fond avec la neutralité, longtemps revendiquée comme pilier de la politique extérieure belge. L'expérience de l'invasion allemande en 1940, encore présente dans les mémoires, a profondément discrédité ce modèle⁵³⁵. La Belgique

⁵²⁸ *Ibid.*

⁵²⁹ *Cf supra* : partie 2.

⁵³⁰ *Ibid.*

⁵³¹ MANIGART P., *L'évolution des dépenses militaires en Belgique depuis 1900*, *op. cit.*, p. 19.

⁵³² *Ibid.*

⁵³³ BRUXELLES, Chambre des représentants, *Documents parlementaires* via le moteur de recherche *Genesis* [en ligne], 33K4-XVI-1945-1946-1947, Budget du ministère de la Défense nationale pour l'exercice 1945, *Sénat de Belgique, séance du mercredi 23 octobre 1946*, *op. cit.*

⁵³⁴ *Ibid.*

⁵³⁵ COOLSAET R., *België en zijn buitenlandse politiek*, *op. cit.*, p. 358.

esquisse dès lors une nouvelle orientation, fondée sur des gestes diplomatiques prudents, mais significatifs. Sans engagements formels sur le plan militaire, l'année est marquée par une volonté belge croissante de participer activement à une architecture collective régionale centrée sur la Grande-Bretagne et la France⁵³⁶. La posture reste mesurée, mais l'intention stratégique est claire, surtout dans le chef de Spaak. Cette inflexion s'explique aussi par le climat d'incertitude en Europe, surtout par rapport à la question de l'occupation allemande et les balbutiements de la montée en puissance de l'Union soviétique. C'est donc sur fond de tensions croissantes que s'opère une transition, mêlant prudence tactique et repositionnement progressif.

Le lien militaire avec le Royaume-Uni devient une pièce maîtresse du nouveau dispositif. Pour une part importante du monde politique belge, ce rapprochement prolonge logiquement les relations nouées pendant la guerre⁵³⁷. Spaak, en particulier, défend toujours l'orientation dont il a été l'instigateur pendant la guerre⁵³⁸. Cette orientation se manifeste dans les discussions budgétaires. Plusieurs parlementaires estiment qu'une coopération technique avec les Britanniques faciliterait la remise en route d'une aviation moderne, via l'achat de matériel réformé à coût réduit⁵³⁹. Pourtant, cette dépendance est présentée comme temporaire. Dans les débats, on insiste déjà sur la nécessité de reconstruire une industrie nationale, afin de ne pas être contraints de dépendre exclusivement de l'extérieur pour les fournitures aéronautiques⁵⁴⁰. En 1946, l'objectif d'autonomie en cette matière n'est pas abandonné.

En parallèle, les États-Unis gagnent en visibilité dans la politique étrangère belge contrairement aux méfiances et aux projections évoquées par Spaak durant la guerre. D'une part, d'un point de vue économique, leur intérêt pour les ressources stratégiques du Congo – notamment l'uranium – se manifeste encore même si la guerre est terminée. D'autre part, en ce qui concerne le positionnement stratégique occidental, c'est en 1946 que la « politique d'endiguement » américaine à l'égard de l'Union soviétique s'est cristallisée⁵⁴¹. Cette nouvelle volonté d'isoler la puissance soviétique pose de grandes questions dans la politique belge étant donné qu'à son niveau, elle ne perçoit encore aucune menace au sein du bloc oriental en construction. L'aide américaine est perçue comme utile, mais le Gouvernement belge cherche

⁵³⁶ *Ibid.*, p. 367.

⁵³⁷ *Ibid.*

⁵³⁸ BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales*, op. cit., n°11.639 – Forces belges en Angleterre – Divers, *Circulaire d'informations n°12* (2 mars 1943).

⁵³⁹ BRUXELLES, Chambre des représentants, *Documents parlementaires* via le moteur de recherche *Genesis* [en ligne], 33K4-XVI-1945-1946-1947, Budget du ministère de la Défense nationale pour l'exercice 1945, *Sénat de Belgique, séance du mercredi 23 octobre 1946*, op. cit.

⁵⁴⁰ *Ibid.*

⁵⁴¹ COOLSAET R., *België en zijn buitenlandse politiek*, op. cit., p. 378.

à éviter toute perte de contrôle sur son empire colonial en conservant une distinction entre entente économique et stratégie occidentale⁵⁴². Toutefois, comme ce fut le cas durant la guerre, le Congo reste un levier stratégique qui permet à la Belgique de négocier une position plus favorable, sans céder entièrement sa souveraineté économique à ses alliés et surtout aux Américains.

Sur le plan militaire, l'aviation reste faiblement structurée. Aucune ligne budgétaire autonome ne lui est encore consacrée⁵⁴³. Pourtant, elle s'impose peu à peu comme une priorité dans les réflexions stratégiques. Les débats parlementaires abordent plus fréquemment son rôle dans la défense du territoire, mais aussi dans la construction de futures alliances. La base de Florennes, qui se doit d'être remise en service à cette époque, se trouve au cœur des débats et illustre cette volonté d'investissement⁵⁴⁴. Mais les hésitations persistent : faut-il s'appuyer sur les Alliés pour le matériel, ou relancer une production nationale ?⁵⁴⁵ On perçoit une tension entre dépendance assumée et recherche d'autonomie à moyen terme.

L'Armée belge, en 1946, fonctionne encore selon les principes hérités de la mobilisation de masse⁵⁴⁶. Aucune réforme d'envergure n'a encore été engagée, cependant, des premières réformes ponctuelles se font remarquer dans l'appareil militaire. Par exemple, de plus en plus de techniciens spécialisés sont mobilisés et l'organigramme des différentes fonctions commence à se rationaliser⁵⁴⁷. Le processus reste lent, mais témoigne d'une inflexion doctrinale vers une armée plus spécialisée. Ce glissement organisationnel dispose également du soutien de l'opinion publique et de la sphère politique⁵⁴⁸. Le souvenir de 1940 renforce la demande d'efficacité, tandis que certains responsables politiques appellent à une meilleure articulation entre les dépenses militaires et les nouvelles formes de menace. Les discussions budgétaires insistent ainsi sur la nécessité de moderniser les structures, sans pour autant faire exploser les dépenses⁵⁴⁹.

⁵⁴² *Ibid.*

⁵⁴³ BRUXELLES, Chambre des représentants, *Documents parlementaires* via le moteur de recherche *Genesis* [en ligne], 33K4-XVI-1945-1946-1947, Budget du ministère de la Défense nationale pour l'exercice 1945, *Sénat de Belgique, séance du mercredi 23 octobre 1946, op. cit.*

⁵⁴⁴ DAMBLY A., *Naissance et développement de la base aérienne de Florennes, op. cit.*, p. 12.

⁵⁴⁵ BRUXELLES, Chambre des représentants, *Documents parlementaires* via le moteur de recherche *Genesis* [en ligne], 33K4-XVI-1945-1946-1947, Budget du ministère de la Défense nationale pour l'exercice 1945, *Sénat de Belgique, séance du mercredi 23 octobre 1946, op. cit.*

⁵⁴⁶ MANIGART P., *L'évolution des dépenses militaires en Belgique depuis 1900, op. cit.*, p. 2.

⁵⁴⁷ *Ibid.*

⁵⁴⁸ BRUXELLES, Chambre des représentants, *Documents parlementaires* via le moteur de recherche *Genesis* [en ligne], 33K4-XVI-1945-1946-1947, Budget du ministère de la Défense nationale pour l'exercice 1945, *Sénat de Belgique, séance du mercredi 23 octobre 1946, op. cit.*

⁵⁴⁹ *Ibid.*

Sur le plan international, la Belgique adopte une attitude plus active qu'en 1945. Spaak s'engage davantage dans les forums européens vers une idée « d'union occidentale »⁵⁵⁰. Les premières esquisses d'une entente régionale défensive apparaissent, où la Belgique occupe une place encore discrète mais non négligeable. L'année 1946 peut être considérée comme l'année des fondations du cadre multilatéral dans lequel la Belgique va évoluer dans les décennies suivantes. Les discussions avec les États-Unis et la Grande-Bretagne en tant grandes puissances alliées principales sont complétées par une finalisation des accords avec les Pays-Bas et le Luxembourg⁵⁵¹. Cette alliance de petits pays continentaux permet alors d'entrer dans les négociations internationales en tant que « bloc Benelux », ce qui alourdit la considération des intérêts des trois petits pays dans les discussions⁵⁵². Ces différentes alliances multilatérales préfigurent les coopérations plus formalisées de 1948-1949, et révèlent une volonté belge de ne plus être simple spectatrice des recombinaisons géopolitiques.

3. 1947 – L'ancrage occidental de la Belgique : entre repositionnement stratégique et dépendance assistée

En 1947, un pas diplomatique décisif est franchi dans l'abandon officiel de la neutralité : Rik Coolsaet évoque même un « tournant diplomatique »⁵⁵³. Sous l'impulsion de Spaak, la Belgique opte définitivement pour une coopération active avec les démocraties occidentales. Le contexte international qui menaçait dans les deux années précédentes se confirme : les tensions croissantes avec l'URSS, l'instabilité en Allemagne et les incertitudes économiques nécessitent une réaction claire des nations de l'Europe de l'Ouest⁵⁵⁴. Cette position marque une césure nette et définitive avec les réflexes diplomatiques hérités de l'entre-deux-guerres. L'idée de s'inscrire dans un cadre collectif de défense prend forme, même si les structures institutionnelles restent encore à bâtir. La volonté politique, elle, est désormais affichée⁵⁵⁵.

Dès cette année, Spaak s'implique activement dans les premiers échanges autour d'une défense commune. Le Benelux est à nouveau sollicité et les discussions avec la France et le Royaume-Uni s'intensifient afin de créer un noyau dur de coopération politique et militaire en Europe de l'Ouest⁵⁵⁶. L'Union occidentale en tant qu'organisation internationale reconnue n'existe pas encore, mais les prémices commencent à se manifester. Cette orientation n'est pas encore traduite par des engagements militaires contraignants, mais la posture change et ce,

⁵⁵⁰ COOLSAET R., *België en zijn buitenlandse politiek*, op. cit., p. 389.

⁵⁵¹ DELOGE P., *Défendre la Belgique à l'heure des alliances*, op. cit., p. 101.

⁵⁵² *Ibid.*

⁵⁵³ COOLSAET R., *België en zijn buitenlandse politiek*, op. cit., p. 377.

⁵⁵⁴ *Ibid.*

⁵⁵⁵ *Ibid.*

⁵⁵⁶ *Ibid.*, p. 389.

principalement sous l'impulsion de Spaak. Le rôle de la Belgique n'est plus passif, elle cherche à poser les bases et à structurer cette alliance occidentale en construction⁵⁵⁷.

Le 5 juin 1947, l'annonce du Plan Marshall vient redistribuer les cartes⁵⁵⁸. Spaak y voit une double opportunité : relancer une économie affaiblie, tout en ancrant plus fermement la Belgique dans le camp occidental. Le plan américain représente une double opportunité avec : un appui économique et un soutien stratégique des États-Unis dans le développement d'une union occidentale continentale⁵⁵⁹. Très tôt, la Belgique participe aux réunions préparatoires de Paris⁵⁶⁰. Les élites politiques comprennent assez vite que l'aide ne sera pas qu'économique. Elle impliquera des réformes : administratives, industrielles, parfois militaires⁵⁶¹. Et qu'elle ancrera durablement le pays dans une forme de dépendance transatlantique⁵⁶². Dans les faits, cela renforce aussi la nécessité de clarifier la doctrine militaire belge et d'adapter ses moyens.

Sur le plan militaire, le lien avec le Royaume-Uni reste fort. Il se traduit par la livraison continue de matériel à prix réduit, notamment dans le domaine aérien. Plusieurs parlementaires s'en félicitent : qualité, coût, proximité tactique⁵⁶³. Dans le discours général, le partenariat privilégié avec la Grande-Bretagne est évoqué comme un « héritage naturel de la guerre »⁵⁶⁴. Cependant, cette dépendance suscite aussi quelques réserves. Dans les commissions, certains élus insistent sur l'importance de développer une autonomie industrielle, le souci de cette autonomie est un sujet qui anime les débats politiques depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. Au sein de ces derniers, la question aéronautique revient en filigrane. En 1947, aucune politique cohérente n'est encore à l'ordre du jour, mais un débat est lancé⁵⁶⁵. Quelle option la Belgique devrait-elle envisager ? Entre dépendance, coopération et autonomie, les positionnements sont multiples mais surtout orientés vers la dernière option, la plus conservatrice.

⁵⁵⁷ *Ibid.*

⁵⁵⁸ MANIGART P., *L'évolution des dépenses militaires en Belgique depuis 1900*, op. cit., p. 14.

⁵⁵⁹ COOLSAET R., *België en zijn buitenlandse politiek*, op. cit., p. 390.

⁵⁶⁰ *Ibid.*

⁵⁶¹ *Ibid.*

⁵⁶² KASPI A., *Marshall (plan)*, dans *Encyclopaedia Universalis* [en ligne], <https://www.universalis.fr/encyclopedie/plan-marshall/> (consulté le 8 août 2025).

⁵⁶³ BRUXELLES, Chambre des représentants, *Documents parlementaires* via le moteur de recherche Genesis [en ligne], 33K4-XV-1946-1947, Budget du ministère de la Défense nationale pour l'exercice 1947, *Chambre des représentants, Rapport fait au nom de la Commission de la Défense Nationale par M. Lefèvre (Th.), séance du 11 février 1947*, <https://www.lachambre.be/digidoc/DPS/K3127/K31271040/K31271040.pdf> (consulté le 8 août 2025).

⁵⁶⁴ *Ibid.*

⁵⁶⁵ *Ibid.*

Sur le plan budgétaire, l'année 1947 reste marquée par une prudence comptable. Les ressources allouées à la Défense sont limitées⁵⁶⁶. Bien que les dépenses soient limitées, la logique d'attribution semble changer. Il ne s'agit plus simplement d'économiser, l'accent est mis sur une meilleure organisation⁵⁶⁷. Toutefois, la majorité des crédits reste absorbée par le personnel et encore assez peu pour le développement technique de l'équipement⁵⁶⁸. La professionnalisation lancée en 1946 avance lentement alors que les besoins techniques, eux, deviennent de plus en plus visibles. La Belgique est en train de prendre du retard.

En 1947, l'ancrage diplomatique de la Belgique devient majoritairement dual. Le Royaume-Uni reste un partenaire historique, stratégique, et géographiquement proche. En revanche, les États-Unis gagnent indéniablement en importance avec le plan Marshall. Spaak qui était initialement défavorable à une Alliance atlantique, reste réaliste en défendant une position d'équilibre : la Belgique ne se soumettra jamais à une seule puissance, elle entend à agir au sein d'un « concert occidental pluriel »⁵⁶⁹. Cette ligne, à mi-chemin entre fidélité britannique et ouverture américaine, devient une constante. Elle garantit un certain espace de manœuvre à Bruxelles, tout en maintenant des garanties en matière d'aide et de sécurité. Cette souplesse et ce réalisme diplomatique seront précieux dans les années suivantes, notamment lors de la formation de l'Union occidentale et de l'OTAN.

4. 1948 – L'année de l'engagement : institutionnalisation de l'alignement occidental

Le 17 mars 1948, la Belgique signe à Bruxelles, aux côtés des quatre autres puissances d'Europe de l'Ouest⁵⁷⁰, un traité qui scelle un tournant stratégique majeur : l'acte de naissance de l'Union occidentale⁵⁷¹. Ce texte, fondateur d'une coopération militaire défensive structurée, consacre l'abandon officiel de la posture isolée adoptée dans les décennies précédentes. Pour Spaak et son entourage, il s'agit moins d'un choix opportuniste que de l'aboutissement d'une réorientation cohérente amorcée deux ans plus tôt. Comme ce fut prévu dans les années précédentes, la Belgique ne subit pas le processus : elle y contribue activement⁵⁷². Le Traité de

⁵⁶⁶ MANIGART P., *L'évolution des dépenses militaires en Belgique depuis 1900*, op. cit., p. 7.

⁵⁶⁷ BRUXELLES, Chambre des représentants, *Documents parlementaires* via le moteur de recherche Genesis [en ligne], 33K4-XV-1946-1947, Budget du ministère de la Défense nationale pour l'exercice 1947, *Chambre des représentants, Rapport fait au nom de la Commission de la Défense Nationale par M. Lefèvre (Th.)*, op. cit.

⁵⁶⁸ MANIGART P., *L'évolution des dépenses militaires en Belgique depuis 1900*, op. cit.

⁵⁶⁹ COOLSAET R., *België en zijn buitenlandse politiek*, op. cit., p. 399.

⁵⁷⁰ Grande-Bretagne, France, Pays-Bas et Grand-Duché du Luxembourg.

⁵⁷¹ « *Traité de Bruxelles* », *Traité de collaboration économique, sociale et culturelle et de légitime défense collective* (document complet), dans OTAN, *Organisation du Traité Atlantique Nord* [archive en ligne], https://www.nato.int/cps/fr/natohq/official_texts_17072.htm (consulté le 8 août 2025).

⁵⁷² *Ibid.*

Bruxelles marque la fin du repli national belge en matière de sécurité. Il consacre un basculement vers la coopération structurée avec les partenaires occidentaux, dans un cadre contraignant et solidaire⁵⁷³. À travers ce pacte, la Belgique affirme sa volonté de participer à une défense collective, à la fois pour dissuader toute menace à l'Est et pour encadrer, de façon implicite, la résurgence possible d'un péril allemand⁵⁷⁴. Dans les débats parlementaires, les réactions sont globalement positives⁵⁷⁵. Toutefois, certains élus restent plus prudents, pointant l'absence de contrôle démocratique réel sur les négociations internationales⁵⁷⁶. Le cap est désormais posé : le consensus gouvernemental en faveur de l'ancrage occidental s'impose progressivement.

Le traité ne reste pas lettre morte. Il s'accompagne de la création d'une structure militaire commune, la *Western Union Defence Organization* (W.U.D.O.), destinée à assurer une coordination opérationnelle et stratégique entre les signataires⁵⁷⁷. Ce type de cadre militaire collectif présente un grand intérêt pour un pays de taille modeste comme la Belgique. Les structures de l'Union occidentale et de la W.U.D.O. donnent au Royaume une influence dont elle n'aurait jamais pu bénéficier à elle seule face aux grandes puissances. Cette implication permet aussi de légitimer les efforts internes en matière de Défense, en particulier dans le domaine de l'aviation. Dans les discussions parlementaires, il est question d'harmonisation : plusieurs députés évoquent la nécessité d'une standardisation avec les appareils britanniques déjà en service dans l'Aviation militaire d'après-guerre⁵⁷⁸. Les logiques de compatibilité doctrinale et technique l'emportent alors sur les velléités d'indépendance industrielle précédemment évoquées.

Alors que la dynamique européenne se renforce, les relations avec les États-Unis prennent une tournure plus structurante. Depuis le printemps 1948, le Plan Marshall est mis en œuvre, et la Belgique bénéficie de flux importants de ressources économiques⁵⁷⁹. En réalité, l'aide américaine devient, pour la Belgique, une condition structurelle indispensable pour de sa

⁵⁷³ *Ibid.*

⁵⁷⁴ *Ibid.*

⁵⁷⁵ BRUXELLES, Chambre des représentants, *Documents parlementaires* via le moteur de recherche Genesis [en ligne], 33K4-B-TIT. XIV-1947-1948, Budget des Dépenses ordinaires pour l'exercice 1948, *Chambre des représentants, Rapport fait au nom de la Commission de la Défense Nationale par M. Lefèvre (Th.), séance du 29 avril 1948*, <https://www.lachambre.be/digidoc/DPS/K3131/K31311889/K31311889.pdf> (consulté le 8 août 2025).

⁵⁷⁶ *Ibid.*

⁵⁷⁷ SIMON D., *The elusive quest for European security: from EDC to CFSP*, Basingstoke, 2000, p. 13.

⁵⁷⁸ BRUXELLES, Chambre des représentants, *Documents parlementaires* via le moteur de recherche Genesis [en ligne], 33K4-B-TIT. XIV-1947-1948, Budget des Dépenses ordinaires pour l'exercice 1948, *Chambre des représentants, Rapport fait au nom de la Commission de la Défense Nationale par M. Lefèvre (Th.), séance du 29 avril 1948*, *op. cit.*

⁵⁷⁹ KASPI A., *Marshall (plan)*, dans *Encyclopaedia Universalis*, *op. cit.*

relance économique et de son effort de défense⁵⁸⁰. L'intégration du pays à l'Organisation Européenne de Coopération Économique (O.E.C.E.) qui est chargée de coordonner les attributions des fonds du Plan Marshall, vient formaliser cet alignement en avril 1948⁵⁸¹. Dans les débats parlementaires, les avis sont contrastés : certains s'inquiètent d'une perte d'autonomie, alors que d'autres y voient une opportunité stratégique⁵⁸². Malgré ces réticences, le recours inévitable au matériel étranger se poursuit. L'industrie nationale, notamment dans l'aéronautique, reste marginale et ne permet pas de soutenir la stratégie d'indépendance anciennement prônée par les élus⁵⁸³.

Du point de vue de la politique extérieure, les préférences diplomatiques belges s'affinent. La Grande-Bretagne conserve une place centrale dans les choix militaires. Au Parlement, la notion de « complémentarité stratégique » est soutenue ce qui justifie la continuation des échanges techniques : fourniture de matériel, formations croisées et partage doctrinal⁵⁸⁴. Cette proximité s'inscrit dans une continuité historique et tactique. Plusieurs parlementaires insistent d'ailleurs sur la « fluidité » des relations militaires avec Londres⁵⁸⁵. La France, en revanche, voit son influence s'effriter⁵⁸⁶. Les raisons sont autant politiques qu'historiques : la Belgique se méfie encore de l'instabilité gouvernementale de la République et de son positionnement trop punitif vis-à-vis de l'Allemagne⁵⁸⁷. Cette méfiance ne manque pas de raviver les souvenirs des relations franco-belges tendues de l'entre-deux-guerres⁵⁸⁸. Quant aux États-Unis, ils apparaissent de plus en plus comme un partenaire incontournable. L'aide économique est désormais articulée sur une logique de rapprochement militaire tant opérationnel que technique. En somme, cette année 1948 qui, d'apparence consacre l'aboutissement d'une Union occidentale, pose les prémisses d'une alliance transatlantique.

En ce qui concerne les développements militaires internes, l'outil militaire commence à se transformer. Les moyens alloués à la Défense n'augmentent pas sensiblement, mais ils suivent une réorientation ciblée : les dépenses se déplacent du personnel vers les équipements,

⁵⁸⁰ COOLSAET R., *België en zijn buitenlandse politiek*, op. cit., p. 401.

⁵⁸¹ *Ibid.*, p. 384.

⁵⁸² BRUXELLES, Chambre des représentants, *Documents parlementaires* via le moteur de recherche Genesis [en ligne], 33K4-B-TIT. XIV-1947-1948, Budget des Dépenses ordinaires pour l'exercice 1948, *Chambre des représentants, Rapport fait au nom de la Commission de la Défense Nationale par M. Lefèvre (Th.), séance du 29 avril 1948*, op. cit.

⁵⁸³ *Ibid.*

⁵⁸⁴ *Ibid.*

⁵⁸⁵ *Ibid.*

⁵⁸⁶ COOLSAET R., *België en zijn buitenlandse politiek*, op. cit., p. 393.

⁵⁸⁷ *Ibid.*

⁵⁸⁸ Cf *supra* : partie I.

en particulier dans les composantes techniques⁵⁸⁹. Les documents parlementaires témoignent également de cette transition, une « modernisation structurelle » de l'appareil militaire y est évoquée⁵⁹⁰. Des sites comme Florennes, Beauvechain ou Coxyde font l'objet d'investissements précis⁵⁹¹. Toutefois, le diagnostic général reste lucide : l'industrie aéronautique nationale, bien que présente, ne peut rivaliser avec les standards britanniques ou américains. La dépendance externe demeure.

5. 1949 – L'Alliance atlantique comme point de bascule : consolidation stratégique et hiérarchisation des dépendances

L'adhésion de la Belgique au Pacte atlantique, signé à Washington le 4 avril 1949⁵⁹², ne constitue pas une rupture brutale, mais l'aboutissement d'un lent glissement amorcé dès 1945 et devenu irréversible à partir de 1947. L'événement, considéré par certains comme « spectaculaire » en apparence, s'inscrit dans une continuité politique où les logiques de sécurité, d'appartenance occidentale et de reconstruction nationale s'enchevêtrent désormais sans ambiguïté. En ce sens, 1949 referme un cycle : celui de l'après-guerre belge encore hésitant, où coexistaient prudence et activisme diplomatique. Le Traité de Bruxelles avait déjà, l'année précédente, consacré une première forme d'organisation militaire multilatérale entre puissances ouest-européennes. Mais en intégrant à cette structure la puissance américaine, l'OTAN transforme la posture belge. L'année 1949 et l'Alliance atlantique représentent une rupture totale et définitive avec l'héritage neutraliste⁵⁹³. Dans les discussions parlementaires, la lecture dominante rejoint cette analyse, tout en trahissant une certaine résignation : la Belgique, affaiblie économiquement et limitée militairement, n'a plus les moyens d'une autonomie stratégique : la sécurité de la Belgique doit désormais passer par une coopération atlantique⁵⁹⁴. Le 4 mai, le Parlement ratifie le traité soutenu par une grande majorité qui exclut, sans grandes surprises, tous les députés communistes et une représentante socialiste⁵⁹⁵.

⁵⁸⁹ MANIGART P., *L'évolution des dépenses militaires en Belgique depuis 1900*, op. cit., p. 14.

⁵⁹⁰ BRUXELLES, Chambre des représentants, *Documents parlementaires* via le moteur de recherche Genesis [en ligne], 33K4-B-TIT. _XIV-1947-1948, Budget des Dépenses ordinaires pour l'exercice 1948, *Chambre des représentants, Rapport fait au nom de la Commission de la Défense Nationale par M. Lefèvre (Th.), séance du 29 avril 1948*, op. cit.

⁵⁹¹ Ibid.

⁵⁹² *Le traité fondateur*, dans OTAN, *Organisation du Traité Atlantique Nord* [en ligne], https://www.nato.int/cps/fr/natohq/topics_67656.htm (consulté le 8 août 2025).

⁵⁹³ COOLSAET R., *België en zijn buitenlandse politiek*, op. cit., p. 397.

⁵⁹⁴ BRUXELLES, Chambre des représentants, *Documents parlementaires* via le moteur de recherche Genesis [en ligne], 33K4-X-1948-1949, Budget du Ministère de la Défense nationale pour l'exercice 1949, *Chambre des représentants, Rapport fait au nom de la Commission de la Défense Nationale par M. Bruyninx, séance du 9 mars 1949*, <https://www.lachambre.be/digidoc/DPS/K3131/K31311889/K31311889.pdf> (consulté le 8 août 2025).

⁵⁹⁵ COOLSAET R., *België en zijn buitenlandse politiek*, op. cit., p. 397.

L'inflexion est aussi perceptible dans la hiérarchisation progressive des partenaires. Le Royaume-Uni, avec qui la Belgique avait intensifié les échanges dès 1946, conserve un rôle central dans la fourniture de matériel et la compatibilité doctrinale⁵⁹⁶. Toutefois, dès 1949, les projecteurs se tournent de manière plus appuyée vers les États-Unis. Ce déplacement, amorcé dans le sillage du Plan Marshall, prend une dimension militaire concrète. Plusieurs députés plaident pour une formalisation des aides américaines et pour une intégration plus poussée dans les dispositifs transatlantiques⁵⁹⁷. La convergence se manifeste à la fois dans les discours, les choix d'équipements et la formation du personnel militaire. Le recul relatif de la France dans cette configuration est notable. Alors qu'elle avait été, en 1948, l'un des partenaires signataires du Traité de Bruxelles, elle se trouve progressivement marginalisée dans les préférences stratégiques belges⁵⁹⁸. Le phénomène n'est pas nouveau mais prend, en 1949, un tour plus marqué. Dans les documents parlementaires, certaines interventions évoquent un manque de fiabilité de la France, tant en matière d'équipement qu'au plan politique⁵⁹⁹. En réalité, le « concert occidental pluriel » envisagé par Spaak en 1947 commence à prendre une tournure principalement anglo-saxonne laissant de côté les partenaires continentaux au profit de l'axe Londres-Washington.

Sur le plan interne, la dynamique amorcée en 1948 se poursuit. L'Armée belge se pense désormais dans un cadre d'intégration, et non plus comme un outil strictement national⁶⁰⁰. L'Aéronautique illustre cette évolution. Les achats se tournent quasi exclusivement vers le matériel britannique, dont la compatibilité avec les standards de l'OTAN semble faire consensus⁶⁰¹. Les États-Unis demeurent une source d'approvisionnement secondaire, mais leur influence sur les doctrines est perceptible. Du point de vue de l'évolution des investissements, une montée progressive se fait ressentir en matière d'équipements, au détriment relatif des dépenses de personnel, signe d'un glissement vers une armée de coalition plus que de souveraineté⁶⁰². Le malaise reste palpable, toutefois, quant à la dépendance industrielle⁶⁰³. En

⁵⁹⁶ BRUXELLES, Chambre des représentants, *Documents parlementaires* via le moteur de recherche Genesis [en ligne], 33K4-B-TIT. _XIV-1947-1948, Budget des Dépenses ordinaires pour l'exercice 1948, *Chambre des représentants, Rapport fait au nom de la Commission de la Défense Nationale par M. Lefèvre (Th.), séance du 29 avril 1948, op. cit.*

⁵⁹⁷ BRUXELLES, Chambre des représentants, *Documents parlementaires* via le moteur de recherche Genesis [en ligne], 33K4-X-1948-1949, Budget du Ministère de la Défense nationale pour l'exercice 1949, *Chambre des représentants, Rapport fait au nom de la Commission de la Défense Nationale par M. Bruyninx, séance du 9 mars 1949, op. cit.*

⁵⁹⁸ *Ibid.*

⁵⁹⁹ *Ibid.*

⁶⁰⁰ *Ibid.*

⁶⁰¹ *Ibid.*

⁶⁰² MANIGART P., *L'évolution des dépenses militaires en Belgique depuis 1900, op. cit.*, p. 14.

⁶⁰³ BRUXELLES, Chambre des représentants, *Documents parlementaires* via le moteur de recherche Genesis [en

1949 encore, les débats évoquent l'état embryonnaire de l'industrie aéronautique belge, incapable de suivre les ambitions affichées. Cette frustration industrielle contraste avec les efforts réalisés dans l'infrastructure. Les bases de Florennes, Chièvres et Coxyde font l'objet de modernisations notables, souvent explicitement pensées pour leur interopérabilité au sein de l'OTAN⁶⁰⁴.

Enfin, l'année 1949 cristallise certaines tensions entre exécutif et législatif. Si l'adhésion au Pacte atlantique est approuvée, elle suscite des interrogations quant à la marge de manœuvre nationale. Certains s'inquiètent d'un effacement progressif de la souveraineté militaire, d'autres y voient un réalignement nécessaire, sinon vital⁶⁰⁵. La majorité gouvernementale défend la cohérence de cette orientation, rappelant les limites de l'isolement et la nécessité d'une protection collective dans un monde bipolaire. Plus que toute autre année, 1949 donne une forme institutionnelle aux choix opérés depuis la fin de la guerre. L'intégration dans l'OTAN clôt un cycle de repositionnement entamé dès 1945, consolidé par le Traité de Bruxelles, et préparé sur les plans économique, diplomatique et militaire. Ce basculement, en apparence consensuel, continue cependant de susciter des tensions internes, notamment quant à la répartition des charges, au rôle de l'industrie nationale, et à la définition même de l'indépendance stratégique dans un monde régi par deux blocs.

ligne], 33K4-X-1948-1949, Budget du Ministère de la Défense nationale pour l'exercice 1949, *Chambre des représentants, Rapport fait au nom de la Commission de la Défense Nationale par M. Bruyninx, séance du 9 mars 1949, op. cit.*

⁶⁰⁴ *Ibid.*

⁶⁰⁵ *Ibid.*

RECONSTRUCTION DE L'AVIATION MILITAIRE ET NOUVELLES ACQUISITIONS DANS UN MONDE EN POLARISATION

1. 1945–1946 — *Héritages alliés et reconstruction opérationnelle*

Au sortir du conflit, comme mentionné dans la fin de la partie II, l'Aviation militaire se recompose sur un canevas britannique : organigramme calqué sur la *R.A.F.*, cursus de formation relancé en Grande-Bretagne (bases de Bottisham et Snailwell) et reprise des traditions de chasse au sein des deux escadrilles belges réintégrées⁶⁰⁶. Le 2 décembre 1946, le ministre de la Défense fixe une armature réaliste : quatre escadrilles de chasse de jour, une de chasse de nuit, une de transport, avec un plafond d'environ 500 officiers et 5 000 hommes⁶⁰⁷. La dissolution, début septembre 1946, de la section belge de la *R.A.F.* confirme l'autonomie retrouvée et place l'Aviation militaire devant un impératif : recomposer vite et structurer juste.

Pour maintenir un potentiel de combat crédible sans rupture de doctrine, Londres cède à titre temporaire 27 *Supermarine Spitfire LF.XVI* aux deux escadrilles belges, avec cocardes belges apposées dès mars 1946⁶⁰⁸ ; ces appareils restent immatriculés *R.A.F.* et rentrent au Royaume-Uni au fil des livraisons postérieures, le dernier départ intervenant en mars 1948⁶⁰⁹. En parallèle, la Belgique signe le 4 décembre 1946 un contrat pour 28 *Spitfire LF.IX* afin d'alimenter l'entraînement avancé, les livraisons devant commencer à l'été 1947⁶¹⁰. La montée en gamme vers le *Spitfire F(R).XIV*, à moteur Griffon, est décidée dans l'immédiat après-guerre et matérialisera, à partir de 1947, le remplacement progressif des *LF.XVI* en ligne^{611 612}.

⁶⁰⁶ BRACKX D., *100 ans d'aviation en Belgique*, op. cit., p. 121.

⁶⁰⁷ DAMBLY A., *Naissance et développement de la base aérienne de Florennes*, op. cit., p. 13.

⁶⁰⁸ *Supermarine Spitfire LF.16*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/supermarine-spitfire-lf-16> (consulté le 9 août 2025).

⁶⁰⁹ *Ibid.*

⁶¹⁰ BRACKX D., *Supermarine Spitfire LF.IXc/e*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/supermarine-spitfire-lf-ixc-e> (consulté le 9 août 2025).

⁶¹¹ ID., *Supermarine Spitfire F(R).XIV*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/supermarine-spitfire-fr-14-home> (consulté le 9 août 2025).

⁶¹² Référence des illustrations : *Ibid.* et ID., *Supermarine Spitfire LF.IXc/e*, op. cit.



Figure 33 – Spitfire LF.XVI (gauche) et Spitfire LF.IX (droite)

Dès octobre 1945, l'Aviation militaire engage l'acquisition de *Douglas C-47 Dakota* par le canal de la *Foreign Liquidation Commission* américaine : un premier lot de 18 ex-*U.S.A.A.F* est obtenu entre 1946 et 1947 avec pour destination la 366^e escadrille du 169^e Wing à Evere, qui deviendra par la suite la 20^e escadrille du 15^e Wing⁶¹³. La flotte montera ensuite, par ajouts successifs, à 41 *C-47B* actifs sur la période qui s'étend jusqu'à 1949⁶¹⁴. Ces appareils de transport structurent la liaison régulière Métropole–Congo dès 1946, avec un rôle logistique et d'évacuation médicale déjà éprouvé par des équipages belges au sein des squadrons *R.A.F* pendant la guerre⁶¹⁵⁶¹⁶.



Figure 34 - Douglas C-47 Dakota

Sur le segment des liaisons légères, l'Aviation réemploie, dès 1945, 7 *De Havilland DH.89A Dominie*. Ces appareils britanniques, exclusivement utilisés par les aviateurs et élèves belges, sont basés à la *Belgian Training School* de Snailwell⁶¹⁷. Ces biplans assurent les navettes

⁶¹³ *Douglas C-47B Dakota/Skytrain*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/douglas-c-47b-dakota-skytrain-1/spare-part-resource> (consulté le 9 août 2025).

⁶¹⁴ *Ibid.*

⁶¹⁵ *Ibid.*

⁶¹⁶ Référence de l'illustration : *Ibid.*

⁶¹⁷ *De Havilland DH.89A « Dominie »*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne],

inter-unités et la coordination, avant d’être retirés du service au milieu des années 1950⁶¹⁸⁶¹⁹.



Figure 35 - De Havilland DH.89A Dominie

Du point de vue de l’instruction élémentaire, elle reprend également sur des avions britanniques : 31 *De Havilland DH.82A Tiger Moth* sont acquis immédiatement après-guerre dans les stocks *R.A.F* et basés à l’école de pilotage élémentaire de Schaffen⁶²⁰. Ces appareils garantissent une transition douce avant les spécialisations de vol liées à la chasse. Ils seront transférés plus tard vers Goetsenhoven avant d’être retirés du service actif en 1956-1957⁶²¹⁶²².



Figure 36 - De Havilland DH.82A Tiger Moth (gauche) - Hawker Hurricane IIc (droite)

Parallèlement, six *Hawker Hurricane IIc* sont pris en compte en 1946 : trois volent brièvement comme avions de liaisons au sein du 169^e Wing de transport à Evere ; les autres

<https://www.belgian-wings.be/de-havilland-dominie> (consulté le 9 août 2025).

⁶¹⁸ *Ibid.*

⁶¹⁹ Référence de l’illustration : *Ibid.*

⁶²⁰ *De Havilland DH.82A Tiger Moth*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/de-havilland-dh-82a-tiger-moth> (consulté le 9 août 2025).

⁶²¹ *Ibid.*

⁶²² Référence illustrations : *Ibid.* et *Hawker Hurricane IIc*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/hawker-hurricane-iiib-c> (consulté le 9 août 2025).

rejoignent l'École technique de Saffraanberg comme cellules d'instruction⁶²³. Un violent incendie frappera les infrastructures de l'école le 8 août 1948 engendrant la destruction de la plupart des *Hurricane* ce qui provoquera la fin définitive du service actif de ce modèle dans les quelques mois qui suivirent l'incident⁶²⁴.

L'accord anglo-belge, signé en novembre 1946, qui conditionne la reconstruction de l'Aviation militaire organise la constitution d'une escadrille de chasse de nuit dotée d'appareils britanniques : 22 *De Havilland Mosquito NF.30*⁶²⁵. Même si les livraisons ne débiteront qu'en novembre 1947 ; l'année 1946 enregistre la prise de décision et les préparatifs doctrinaux liés, une nouvelle fois, à l'intégration d'appareils et de protocoles britanniques⁶²⁶.



Figure 37 - *De Havilland Mosquito NF.30*

Du point de vue de l'organisation générale : la chasse de jour se réarticule autour des 349^e et 350^e escadrilles stationnées à Beauvechain, héritières directes de la période *R.A.F*⁶²⁷. Le transport s'organise à Evere au sein du 169^e Wing (précurseur au 15^e Wing) avec la mise en place des premières rotations régulières vers l'Afrique centrale⁶²⁸. Le segment « communications » s'appuie sur les *Dominie* ex-*R.A.F*, partagés entre les écoles britanniques et quelques unités de transport du 169^e Wing⁶²⁹.

⁶²³ *Ibid.*

⁶²⁴ *Ibid.*

⁶²⁵ *De Havilland Mosquito NF.30*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/de-havilland-dh-98-mosquito-nf-30> (consulté le 9 août 2025).

⁶²⁶ Référence de l'illustration : *Ibid.*

⁶²⁷ BRACKX D., *Supermarine Spitfire F(R).XIV*, op. cit.

⁶²⁸ *Douglas C-47B Dakota/Skytrain*, op. cit.

⁶²⁹ Référence de l'illustration : BRACKX D., *Supermarine Spitfire F(R).XIV*, op. cit.



Figure 38 - Spitfire F(R).XIV

Durant ces deux premières années de reconstruction et de relèvement après-guerre, l'Aviation militaire restaure un effectif basique mais complet : chasse de jour, ossature de transport à moyenne/longue distance, liaisons légères, instruction élémentaire reconstituée, et chasse de nuit en préparation. Les contrats signés fin 1946 pour les *Spitfire IX* et les *Mosquito NF.30* sécurisent la montée en puissance de 1947, tandis que la perspective du *Spitfire F(R).XIV* prépare la relève du *LF.XVI*. L'ensemble des appareils reste exclusivement anglo-américain dans ses sources d'équipement, logique héritée de l'effort allié et cohérente avec les priorités budgétaires et doctrinales du moment.

Tableau 6 – Organigramme de l'Aviation militaire à la fin de l'année 1946 (projets et décisions futures incluses)⁶³⁰

Wing	Escadrille	Base	Rôle	Appareil principal (origine)
160th Wing	349 Sqn	Beauvechain	Chasse de jour	Supermarine Spitfire LF.XVI (UK)
	350 Sqn	Beauvechain	Chasse de jour	Supermarine Spitfire LF.XVI (UK)
169th Transport Wing	366 Sqn (→ 20 Sqn)	Evere/Melsbroek	Transport	Douglas C-47B Dakota (US)
	367 Sqn (→ 21 Sqn)	Evere/Melsbroek	Transport	Douglas C-47B Dakota (US)
	—	Evere/Melsbroek	Liaison / Entraînement multimoteurs	Airspeed Oxford C.1/C.2 (UK)
	—	Evere/Melsbroek	Liaison légère	Avro Anson C.1/C.12 (UK)
	—	Evere/Melsbroek	Liaison légère / évacuation	Percival Proctor 4 (UK)
Commanding Flight	—	Evere/Melsbroek	Liaison	De Havilland DH.89A Dominie (UK)
École de pilotage élémentaire	—	Schaffen	Instruction élémentaire	DH.82A Tiger Moth (UK)
École de pilotage avancée	—	Brustem (Saint-Trond)	Instruction avancée	Spitfire LF.IX (UK)
—	369 Sqn	Brasschaat	Observation / liaison	Auster AOP.6 (UK)

⁶³⁰ Tableau réalisé sur base des informations répertoriées à partir du site de référence : *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/> (consulté le 9 août 2025).

2. 1947 — *Montée en puissance et choix structurants*

En 1947, l'Aviation militaire consolide la dynamique engagée depuis la Libération tout en opérant des choix décisifs pour l'après-guerre. Les escadrilles de chasse de jour 349 et 350, installées à Beauvechain, continuent de voler sur les *Supermarine Spitfire LF.XVI* prêtés par le Royaume-Uni⁶³¹. Toujours dans l'optique d'un développement opérationnel, les effectifs de chasse de jour se verront renforcés dès le 1^{er} août : le 161^e Wing est créé⁶³². Cette nouvelle unité, également basée à Beauvechain, regroupera deux toutes nouvelles escadrilles de chasse : les 351^e et 352^e. Par souci d'interopérabilité, le *Spitfire* sera également l'appareil de choix pour équiper cette nouvelle unité⁶³³.

Toujours au niveau de la chasse mais cette fois du point de vue de l'entraînement et la préparation, les *Spitfire LF.IX*, achetés sur fonds belges, impactent véritablement le développement opérationnel des écoles de pilotages⁶³⁴. Les 28 appareils commandés fin 1946 entrent progressivement en service à Brustem à partir de juillet pour l'instruction avancée⁶³⁵. Dans le même temps, le remplacement progressif des *Spitfire LF.XVI* par les *F(R).XIV*, commence avec une commande qui s'élève à 100 exemplaires dans un premier temps. Les livraisons commencent dès le mois d'avril 1946. Cette transition, amorcée dans les unités de chasse de jour, marque un intérêt croissant en ce qui concerne les performances et prépare une évolution doctrinale vers des appareils de capacité supérieure.

La chasse de nuit bénéficie également d'un renforcement significatif. Conformément à l'accord anglo-belge de novembre 1946, les premières livraisons de *De Havilland Mosquito NF.30* interviennent à partir de novembre 1947 au profit des 10^e et 11^e escadrilles, également basées à Beauvechain⁶³⁶. Les équipages adoptent les méthodes britanniques d'interception nocturne, tandis que se met en place une capacité nouvelle pour l'Aviation militaire, en attendant le maillage radar complet des années suivantes⁶³⁷.

Le transport aérien poursuit son développement autour du *C-47 Dakota*, de nouvelles acquisitions sont réalisées permettant une consolidation des effectifs du 15^e Wing d'Evere et de Melsbroek⁶³⁸. Les rotations longues, y compris vers l'Afrique centrale, peuvent désormais être assurées de manière plus régulière, et l'élargissement de la flotte permet l'activation d'une

⁶³¹ DAMBLY A., *Naissance et développement de la base aérienne de Florennes*, op. cit., p. 19.

⁶³² *Ibid.*

⁶³³ *Ibid.*

⁶³⁴ BRACKX D., *Supermarine Spitfire LF.IXc/e*, op. cit.

⁶³⁵ *Ibid.*

⁶³⁶ *De Havilland Mosquito NF.30*, op. cit.

⁶³⁷ *Ibid.*

⁶³⁸ *Douglas C-47B Dakota/Skytrain*, op. cit.

seconde escadrille : l'ex-367^e qui était en *stand-by* devient le 21st Squadron et rejoint la 366^e qui change également de nom pour devenir le 20th Squadron⁶³⁹. Ce changement de numérotation des escadrilles, qui intervient dans le cadre d'un développement de la puissance opérationnelle, témoigne d'une certaine volonté de détachement par rapport aux numérotations britanniques dépassées. Les liaisons légères restent assurées par les *Dominie*, déjà en service depuis 1945, qui conservent un rôle indispensable pour la coordination et les déplacements rapides entre les différentes unités⁶⁴⁰.

Dans le domaine de l'instruction élémentaire, le Gouvernement belge arrête au printemps 1947 le choix d'un nouvel appareil, un biplan belge, déjà bien connu pour ses performances d'avant-guerre : le *Stampe Vertongen SV.4B*. Trente-trois appareils motorisés *Gipsy Major* sont commandés en avril pour l'école de pilotage élémentaire, avec des livraisons prévues entre juin et décembre 1948 à Schaffen avant un transfert rapide à Goetsenhoven⁶⁴¹. L'appareil belge était en concurrence avec le *DHC-1 Chipmunk* qui sera acheté en deux exemplaires « de test »⁶⁴². Ces avions britanniques resteront en service pour de l'entraînement spécifique mais ne seront jamais commandés en série⁶⁴³. Il s'agit ici du dernier avion acheté par l'Aviation militaire dans le simple but de faire des essais précédent un éventuel achat⁶⁴⁴.



Figure 39 - *DHC-1 Chipmunk*

L'instruction avancée et la formation multimoteurs s'appuient sur un important contrat signé le 16 janvier 1947 portant sur 30 *Airspeed Oxford C.1 et C.2*, destinés à l'école de pilotage

⁶³⁹ *Ibid.*

⁶⁴⁰ De Havilland DH.89A « *Dominie* », *op. cit.*

⁶⁴¹ *Stampe Vertongen SV-4B*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/stampe> (consulté le 9 août 2025).

⁶⁴² De Havilland Canada DHC.1A *Chipmunk*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/dhc-chipmunk> (consulté le 9 août 2025).

⁶⁴³ *Ibid.*

⁶⁴⁴ Référence de l'illustration : *Ibid.*

avancé et au 15^e Wing⁶⁴⁵. Ce même accord inclut 11 *Avro Anson Mk I* et 2 *Anson Mk XII*, utilisés à la fois pour les liaisons et l’instruction multimoteurs⁶⁴⁶⁶⁴⁷.



Figure 40 - *Airspeed Oxford C.1* (gauche) - *Avro Anson Mk I* (droite)

Toujours la même année, les écoles spécialisées bénéficient également de renforts. La *Fighter School* de Coxyde reçoit 9 *Miles Martinet M.25* remorqueurs de cibles. Ces appareils britanniques servent exclusivement à l’entraînement au tir aérien⁶⁴⁸. Parallèlement, 6 *Percival Proctor* (Angleterre) rejoignent le 169^e Wing et la *Radio School* de Saffraanberg, apportant un soutien aux formations de radionavigants⁶⁴⁹⁶⁵⁰.



Figure 41 - *Miles Martinet M.25* (gauche) - *Percival Proctor* (droite)

⁶⁴⁵ *Airspeed Oxford C1 & C2*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/airspeed-oxford-c-1-c-2> (consulté le 9 août 2025).

⁶⁴⁶ *Avro Anson C1*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/avro-anson-c-1> (consulté le 9 août 2025).

⁶⁴⁷ Référence des illustrations : *Ibid.* et *Airspeed Oxford C1 & C2*, *op. cit.*

⁶⁴⁸ *Miles M.25 Martinet TT.1*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/miles-m-25-martinet-tt-1> (consulté le 9 août 2025).

⁶⁴⁹ *Percival P.31 C Proctor 4*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/percival-proctor> (consulté le 9 août 2025).

⁶⁵⁰ Référence de l’illustration : *Miles M.25 Martinet TT.1*, *op. cit.* et *Ibid.*

Au 31 décembre 1947, la répartition des unités est clairement définie : Beauvechain concentre la chasse de jour et de nuit avec : pour le jour le 160^e Wing (349^e et 350^e) et le 161^e (351^e et 352^e) et pour la nuit, les 10^e et 11^e escadrilles. Evere et Melsbroek assurent le transport militaire via le 15^e Wing, Brustem accueille l'instruction avancée sur *Spitfire IX*, Schaffen prépare l'arrivée du *SV.4B* pour l'instruction élémentaire, et Coxyde fait tourner la *Fighter School*.

3. 1948 — Consolidation opérationnelle et diversification des moyens

L'année 1948 s'ouvre donc sur une Force aérienne désormais structurée, dont l'effort se concentre sur la consolidation des escadrilles existantes et la diversification des capacités. En ce qui concerne la chasse de jour, assez peu de changements interviennent en 1948 si ce n'est l'intensification des livraisons des *Spitfire XIV*⁶⁵¹. Au niveau de la chasse de nuit, les *Mosquito NF.30*, introduits l'année précédente, confirment leur rôle déterminant au sein des 10^e et 11^e escadrilles⁶⁵². Les équipages belges, désormais bien rodés aux techniques britanniques d'interception, opèrent régulièrement en coopération avec les moyens radar terrestres naissants de l'autre côté de la Manche. La mise en condition opérationnelle se traduit par un nombre accru d'exercices nocturnes, notamment dans le cadre d'exercices conjoints avec la *R.A.F*⁶⁵³.

Le transport aérien connaît une consolidation significative avec la pleine capacité opérationnelle du 15^e Wing amorcée déjà en 1947. Avec l'augmentation des effectifs, les deux escadrilles, 20th et 21st Squadrons, exploitent tout le potentiel du *Dakota* sur des liaisons de plus en plus nombreuses et plus rapides, principalement vers le Congo belge⁶⁵⁴. Parallèlement, les appareils de liaison légère, les *Dominie* et les *Oxford* continuent de remplir un rôle essentiel, notamment pour la circulation rapide du personnel entre les bases⁶⁵⁵.

Du côté de l'instruction, 1948 marque la concrétisation des choix de 1947. Les premiers *Stampe SV.4B*, issus de la commande de 33 appareils, commencent à être livrés à partir de juin, renforçant l'école de pilotage élémentaire à Schaffen. Leur maniabilité et leur robustesse séduisent rapidement les instructeurs⁶⁵⁶. Les *Oxford*, les *Proctor* et les *Martinet* répondent parfaitement à leurs prérogatives respectives : la transition entre l'école élémentaire et l'école de spécialisation, la formation des radionavigants et l'entraînement au tir aérien⁶⁵⁷.

⁶⁵¹ BRACKX D., *Supermarine Spitfire F(R).XIV*, op. cit.

⁶⁵² De Havilland *Mosquito NF.30*, , op. cit.

⁶⁵³ *Ibid.*

⁶⁵⁴ Douglas *C-47B Dakota/Skytrain*, op. cit.

⁶⁵⁵ De Havilland *DH.89A « Dominie »*, op. cit.

⁶⁵⁶ *Stampe Vertongen SV-4B*, op. cit.

⁶⁵⁷ Référence de l'illustration : *Ibid.*



Figure 42 - Stampe SV.4B

La diversification des moyens s'observe également dans l'introduction ponctuelle de nouveaux types d'appareils. Un *Airspeed AS.51 Horsa* (Angleterre) est livré en janvier 1949 dans le cadre d'un projet amorcé fin 1948 visant l'équipement des unités para-commandos en planeurs de combat⁶⁵⁸. Bien que l'usage opérationnel sur le territoire belge soit rapidement abandonné, cette acquisition reflète les expérimentations en cours pour diversifier les vecteurs d'intervention⁶⁵⁹.



Figure 43 - Airspeed AS.51 Horsa

Au niveau des bases opérationnelles, l'organisation des unités en fin d'année demeure globalement inchangée : Beauvechain conserve la chasse de jour et de nuit, Brustem reste le centre de formation avancée principal, Goetsenhoven se prépare à recevoir l'instruction élémentaire transférée depuis Schaffen, tandis que Coxyde concentre la formation tactique des chasseurs. Les liaisons et le transport restent centrés sur Evere et Melsbroek, assurant la cohésion logistique de l'ensemble.

⁶⁵⁸ *Airspeed AS.51 Horsa*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/airspeed-horsa-1> (consulté le 9 août 2025).

⁶⁵⁹ Référence de l'illustration : *Ibid.*

4. 1949 — « Du piston au réacteur » : basculement technique et arrimage atlantique

Le 15 janvier 1949, l'Aviation militaire prend officiellement le nom de Force Aérienne, changement sémantique qui accompagne une inflexion doctrinale majeure : l'entrée dans l'ère du réacteur et l'intégration accélérée au dispositif occidental⁶⁶⁰. Ce changement s'inscrit aussi dans une volonté de réappropriation symbolique : les 351^e et 352^e escadrilles, héritées de la numérotation *R.A.F.*, sont rebaptisées 1^{ère} et 2^e escadrille, renouant avec la tradition belge d'avant-guerre⁶⁶¹. Ce geste, à forte charge identitaire, illustre la réaffirmation d'une culture aéronautique nationale, même au moment où la coopération atlantique redessine les priorités stratégiques.

Le 4 avril, la signature du Pacte atlantique consacre cet arrimage et place la standardisation, l'interopérabilité et la modernisation au cœur des priorités belges⁶⁶². Sur la chasse de jour, la bascule s'opère concrètement avec l'introduction du premier chasseur à réaction de la Force Aérienne belge : le *Gloster Meteor F.4*. Le contrat est signé avec l'entreprise britannique le 12 mars 1949 pour 48 appareils, livrés d'avril à septembre, et déployés à Beauvechain au sein du 1^{er} Wing⁶⁶³ pour la conversion des 349^e et 350^e escadrilles⁶⁶⁴. L'arrivée du *F.4* impose une adaptation rapide des infrastructures et des procédures d'instruction, effectuée en liaison étroite avec la *R.A.F.*⁶⁶⁵. En parallèle de ces premières livraisons, Bruxelles entérine déjà la génération suivante : un premier lot de 23 *Meteor F.8* est commandé en 1949 auprès de *Gloster*. Cette commande entre dans le cadre d'un vaste programme de coopération internationale en ce qui concerne l'assemblage et la construction sous licence des appareils entre les industries *Fokker* (Pays-Bas) et *Fairey* (Gosselies)⁶⁶⁶. Pour sécuriser la transition et l'écolage, 3 *Meteor T.7 biplaces* neufs rejoignent également l'instruction en 1949, complétés plus tard par des conversions d'anciens *F.4*⁶⁶⁷⁶⁶⁸.

⁶⁶⁰ BRACKX D. et al., *100 ans d'aviation en Belgique*, op. cit., p. 121.

⁶⁶¹ DAMBLY A., *Naissance et développement de la base aérienne de Florennes*, op. cit., p. 78.

⁶⁶² *Ibid.*

⁶⁶³ Le 160^e Wing de chasse (numérotation britannique) a pris la dénomination de 1^{er} Wing a à partir du mois de février 1948. Au même moment, le 161^e Wing est devenu le 2^e Wing de chasse avec ses escadrilles qui sont passées de 351^e et 152^e à 1^{ère} et 2^{ème} escadrilles de chasse.

⁶⁶⁴ BRACKX D., *Gloster Meteor F.4*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/gloster-meteor-f-4> (consulté le 9 août 2025).

⁶⁶⁵ *Ibid.*

⁶⁶⁶ *Gloster Meteor F.8*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/gloster-meteor-f-8-basis#:~:text=In%20total%20no%20less%20than,Robert%20%22Bobby%22%20Bladt> (consulté le 9 août 2025).

⁶⁶⁷ *Gloster Meteor T.7*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/gloster-meteor-t-7> (consulté le 9 août 2025).

⁶⁶⁸ Référence des illustrations : BRACKX D., *Gloster Meteor F.4*, op. cit. et *Gloster Meteor F.8*, op. cit. et *Gloster Meteor T.7*, op. cit.



Figure 44 - *Gloster Meteor F.4* (gauche), *Gloster Meteor F.8* (droite) et *Gloster Meteor T.7* (bas)

Alors que le passage au jet s'amorce, la hiérarchie des *Spitfire* reste claire : les *Spitfire F(R).XIV*, dont 132 exemplaires ont été livrés entre 1947 et 1949, tiennent la ligne dans les Wings de chasse et achèvent le remplacement des *LF.XVI*⁶⁶⁹. Le *Spitfire LF.IX*, quant à lui, demeure à l'échelon de l'instruction avancée à Brustem, mais son emploi diminue peu à peu au profit d'une formation dirigée vers la conversion sur les nouveaux appareils à réaction⁶⁷⁰⁶⁷¹.



Figure 45 - *De Havilland DH.104*

⁶⁶⁹ BRACKX D., *Supermarine Spitfire F(R).XIV*, op. cit.

⁶⁷⁰ ID., *Supermarine Spitfire LF.IXc/e*, op. cit.

⁶⁷¹ Référence de l'illustration : *De Havilland DH.104 « Dove »*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/de-havilland-dh-104-dove> (consulté le 9 août 2025).

Dans le segment des liaisons et transports légers, la composante congolaise se modernise : la Force Publique introduit 12 *De Havilland DH.104 Dove* britanniques pour remplacer les *Airspeed Oxford* dans les missions de transport et d'évacuation sanitaire au Congo⁶⁷². Cette décision, prise en 1949, vise des liaisons régulières Léopoldville-Métropole et s'inscrit dans une politique de fiabilisation de la flotte coloniale⁶⁷³.

Le positionnement aérien stratégique de la Colonie se structure également autour de la ville de Kamina. En juillet 1949, l'exécutif belge s'accorde avec Washington sur un calendrier serré et un partage des charges pour la construction d'une base aérienne polyvalente au Katanga. L'objectif consiste à créer un relais stratégique pour l'entraînement à longue distance, accueillir des appareils lourds et, plus largement, servir de point stratégique pour les forces de l'Alliance atlantique en Afrique centrale⁶⁷⁴. Les autorités américaines, fortes de l'expérience de la guerre et toujours très intéressées par les ressources économiques et stratégiques du Congo, exercent une vive pression sur la politique belge⁶⁷⁵. Cette pression se manifeste principalement autour de deux axes : la pression de temps, la base devrait être terminée pour 1951 et la pression de standardisation pour permettre la meilleure interopérabilité⁶⁷⁶. Cet engagement vis-à-vis des États-Unis marque le début d'une réorientation assez claire : la *R.A.F.*, partenaire privilégié de l'immédiat après-guerre, cède progressivement la place à une influence américaine prépondérante à partir de la signature du Pacte Atlantique.

En fin d'année, la Force Aérienne présente un visage résolument « hybride » : ses unités de chasse reposent encore sur la propulsion à hélice, mais la transition vers le réacteur s'accélère. Le contraste est particulièrement visible dans la formation : l'élémentaire reste organisée autour du *SV.4B*, biplan belge fiable et efficace mais déjà anachronique à l'heure où l'on prépare les pilotes à la conversion sur jets, tandis que la spécialisation explore de nouvelles filières adaptées à la propulsion moderne. Les moyens de liaison et de transport, quant à eux, poursuivent leur modernisation et leur fiabilisation, en Métropole comme au Congo.

L'année 1949 marque ainsi une bascule technologique et diplomatique : le piston vit ses derniers instants en première ligne, le réacteur s'impose comme la colonne vertébrale des choix capacitaires, et la coopération jusque-là largement britannique commence à prendre une orientation américaine. Cette tendance, consolidée par le pacte atlantique, s'affirmera comme le cadre dominant de la politique aérienne belge dans les années à venir.

⁶⁷² *De Havilland DH.104 « Dove »*, op. cit.

⁶⁷³ *Ibid.*

⁶⁷⁴ DAMBLY A., *Naissance et développement de la base aérienne de Florennes*, op. cit., p. 78.

⁶⁷⁵ *Ibid.*

⁶⁷⁶ *Ibid.*

Tableau 7 - Organigramme de l'Aviation militaire à la fin de l'année 1949⁶⁷⁷

<i>Wing</i>	Escadrille	Base opérationnelle	Rôle	Appareil principal (origine)
<i>1st Wing</i>	349 Sqn	Beauvechain	Chasse	Gloster Meteor F.4 (UK)
	350 Sqn	Beauvechain	Chasse	Gloster Meteor F.4 (UK)
<i>2nd Wing</i>	1 Sqn	Florennes	Chasse	Supermarine Spitfire F/FR.14 (UK)
	2 Sqn	Florennes	Chasse	Supermarine Spitfire F/FR.14 (UK)
<i>10th Wing</i>	23 Sqn	Chièvres	Chasse	Supermarine Spitfire F/FR.14 (UK)
	27 Sqn	Chièvres	Chasse	Supermarine Spitfire F/FR.14 (UK)
	31 Sqn	Chièvres	Chasse	Supermarine Spitfire F/FR.14 (UK)
<i>Beauvechain (Night)</i>	10 Sqn / 11 Sqn	Beauvechain	Chasse de nuit	De Havilland Mosquito NF.30 (UK)
<i>Fighter School</i>	—	Koksijde	Conversion/entraînement	Spitfire LF.IX (UK)
<i>15th Transport Wing</i>	20 Sqn	Melsbroek	Transport	Douglas C-47B Dakota (US)
	21 Sqn	Melsbroek	Transport	Douglas C-47B Dakota (US)
	Base assets	Melsbroek	Liaison/formation multi	Airspeed Oxford C.1/C.2 (UK)
<i>Force publique (Congo)</i>	—	Kamina (projet)	Transport/liaison	DH.104 Dove (UK); AS.65 Consul (UK)
<i>École de pilotage élémentaire</i>	—	Goetsenhoven	Instruction élémentaire	Stampe-Vertongen SV.4B (BE)
—	369 Sqn (Observation)	Brasschaat	Observation/liaison	Auster AOP.6 (UK)

⁶⁷⁷ Tableau réalisé sur base des informations répertoriées à partir du site de référence : *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/> (consulté le 9 août 2025).

RELATIONS ENTRE CONTEXTE GEOSTRATEGIQUE ET INVESTISSEMENTS AERONAUTIQUES MILITAIRES (1945-1949)

Entre 1945 et 1949, la Force Aérienne belge acquiert 935 appareils de combat, de transport et d’instruction, dont environ 72 % d’origine britannique, 21 % américaine et 7 % issus de l’industrie nationale. Ce déséquilibre révèle une dépendance technologique persistante vis-à-vis de Londres, malgré l’amorce d’une diversification dans les dernières années de la période. L’évolution des achats suit de près les inflexions diplomatiques : les priorités stratégiques affichées dans les débats parlementaires et dans la politique étrangère trouvent leur traduction matérielle dans la composition et l’origine des flottes⁶⁷⁸.

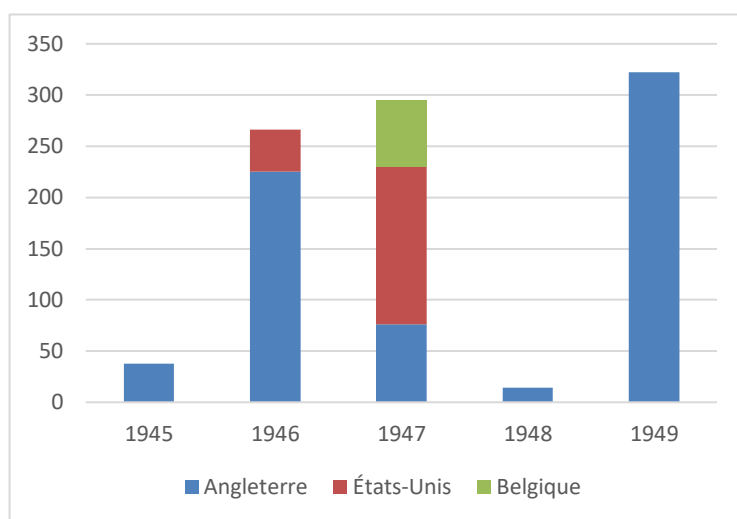


Figure 46 – Répartition des acquisitions aéronautiques belges selon leur origine (1945–1949)

En 1945, la sortie de guerre s’accompagne d’une réaffirmation de l’axe privilégié avec le Royaume-Uni. Les documents parlementaires montrent que la commission de la Défense appuie cette orientation, soulignant la nécessité de maintenir des standards communs avec la *R.A.F.* Les acquisitions sont exclusivement britanniques : *Spitfire IX* et *XIV* pour la chasse, *Mosquito* pour la reconnaissance et la chasse de nuit, ainsi que les premiers Oxford pour l’instruction avancée. L’héritage de la *R.A.F.* ne se limite pas à l’équipement : il englobe la numérotation des escadrilles, l’organisation des Wings et la structure hiérarchique. Toutefois, cette influence est progressivement rééquilibrée par un mouvement de « renationalisation » de la culture aéronautique, avec l’attribution de nouveaux numéros aux Wings et aux escadrilles

⁶⁷⁸ Source des données de la figure 46 : base de donnée de travail comprenant les informations répertoriées à partir du site de référence : *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/> (consulté le 9 août 2025) – Cf annexe.

afin de refléter une identité belge distincte.

En 1946, la reconduction de cette orientation se heurte toutefois à des contraintes budgétaires importantes. Les débats au Parlement mettent en évidence une tension récurrente entre rigueur financière et maintien des capacités opérationnelles. Plusieurs députés insistent sur la nécessité de préserver un outil aérien performant, tout en appelant à une planification plus réaliste pour la défense coloniale. Dans les faits, les moyens restent concentrés sur la Métropole : plusieurs bases bénéficient d'investissements pour la formation et l'entretien, tandis que le Congo demeure dans une position périphérique, avec des moyens aériens encore symboliques.

L'année 1947 confirme cette orientation, tout en amorçant une diversification des sources d'approvisionnement. Les documents parlementaires soulignent que l'Aviation militaire bénéficie d'un soutien explicite pour homogénéiser ses flottes : 132 *Spitfire F(R).XIV* sont commandés et commencent à remplacer les appareils plus anciens, tandis que le 15^e Wing de transport aérien est consolidé autour du *Dakota C-47*, d'origine américaine. Cette première incursion dans l'aviation américaine reste marginale mais traduit un pragmatisme croissant dans les choix d'approvisionnement.

En 1948, la Belgique signe le Traité de Bruxelles, qui fonde une alliance militaire avec la France, le Royaume-Uni, les Pays-Bas et le Luxembourg. Les débats parlementaires de l'année montrent un alignement entre l'exécutif et la commission de la Défense sur la nécessité de renforcer la modernisation aérienne pour respecter les engagements du traité. Sur le plan capacitaire, la priorité est donnée à la consolidation des flottes existantes : *Spitfire XIV* pour la chasse de jour, *Mosquito NF.30* pour la chasse de nuit, *Dakota* pour le transport, et *Stampe SV.4B* pour la formation initiale. L'industrie belge, par *Fairey* à Gosselies, reste marginalement impliquée mais conserve un rôle dans l'assemblage et la maintenance.

L'année 1949 marque une rupture stratégique et technologique. La signature du Pacte atlantique en avril redéfinit l'ancrage de la Belgique : l'interopérabilité avec les forces alliées, désormais élargies aux États-Unis, devient un objectif prioritaire. Ce basculement se traduit par l'introduction des premiers avions à réaction — 48 *Gloster Meteor F.4* britanniques — livrés entre avril et septembre pour équiper le 1^{er} Wing à Beauvechain. En parallèle, un premier lot de 23 *Meteor F.8* est commandé dans le cadre d'un programme industriel partagé entre *Fokker* (Pays-Bas) et *Fairey* (Belgique), seule véritable production sous licence internationale de la période. Cette coopération, en associant un constructeur néerlandais et une usine belge, ouvre la voie à un savoir-faire nouveau et renforce la crédibilité industrielle nationale. C'est également en 1949 que s'ouvre un nouveau front dans la relation avec Washington : l'accord sur la

construction de la base aérienne de Kamina au Katanga, pensée comme un relais stratégique africain pour l'alliance.

La transition vers le jet constitue le jalon déterminant qui clôt cette période : elle impose une adaptation doctrinale, logistique et industrielle qui dépasse le simple renouvellement de flotte. Elle marque à la fois la fin d'un cycle — celui d'une aviation encore largement façonnée par l'héritage de la *R.A.F.* — et le point de départ d'une ère nouvelle, où la Belgique s'inscrit pleinement dans les dynamiques atlantique et multilatérale.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE : 1949 UN JALON STRATÉGIQUE ET TECHNIQUE VERS UNE NOUVELLE ÈRE

Comme mentionné dans l'introduction de cette ultime partie, l'analyse de cette période s'est appuyée sur les trois paramètres centraux de cette étude : l'influence de la politique intérieure, les orientations diplomatiques et l'évolution technique en matière d'aviation. Entre 1945 et 1949, la dynamique est claire : si la reconstruction des structures aéronautiques s'appuie sur un socle national solide, ce sont la diplomatie et la technique qui imposent progressivement leur primauté. L'intégration multilatérale et l'accélération des innovations marquent le début d'une érosion de l'autonomie décisionnelle, réduisant la capacité belge à initier seule ses choix stratégiques et matériels.

En 1949, la Force aérienne belge se trouve à la croisée des chemins. Les acquisitions réalisées depuis 1945 ont permis de constituer un outil cohérent, fort de plusieurs escadrilles opérationnelles, d'une structure de formation complète et de moyens de transport fiables. Cette période a vu la mise en service de chasseurs de jour et de nuit, la consolidation du transport aérien stratégique vers le Congo, et l'essor d'un enseignement aéronautique structuré autour d'appareils spécialisés. Mais, au-delà de ces résultats quantitatifs et qualitatifs, l'année 1949 marque surtout un basculement profond des paramètres qui conditionnent l'évolution de l'aviation militaire.

Sur le plan diplomatique, on passe de relations bilatérales souples, caractéristiques de l'entre-deux-guerres, à un système d'alliances multilatérales contraignantes. Le Traité de Bruxelles, signé en mars 1948, inscrit la Belgique dans une architecture de défense collective, bientôt prolongée par l'adhésion à l'OTAN en avril 1949. Cette mutation engage directement les choix militaires : les priorités ne sont plus définies uniquement à Bruxelles, mais dans un dialogue permanent avec des partenaires, et surtout sous l'influence des États-Unis et du Royaume-Uni. Les débats parlementaires de la fin de la décennie traduisent cette évolution : l'argument de l'intégration atlantique devient central pour justifier les budgets et orienter les investissements.

Le *Mutual Defense Assistance Program (M.D.A.P.)*, adopté par le Congrès américain en octobre 1949, s'inscrit pleinement dans cette logique⁶⁷⁹. Conçu pour accélérer la montée en

⁶⁷⁹ KAPLAN L., *A Community of Interests: NATO and the Military Assistance Program, 1948–1951*, Office of the Secretary of Defense, Washington D.C., 1980, p. 51.

puissance des forces alliées dans le contexte de la guerre froide, il prévoit la fourniture gratuite ou à faible coût d'équipements militaires standardisés, accompagnée d'un encadrement technique et logistique⁶⁸⁰. Pour la Belgique, ce programme ouvre la voie à un rééquipement massif en avions américains, mais il verrouille dans le même temps les perspectives de diversification : les autres coopérations industrielles, y compris européennes, se trouvent marginalisées⁶⁸¹. La logique d'intégration technique et doctrinale au modèle américain s'impose dès lors comme un cadre durable, que la décennie suivante ne fera que confirmer.

Dans ce contexte, l'échec de la *Communauté européenne de défense* (C.E.D), en 1954, prend une signification particulière⁶⁸². Si elle avait été ratifiée, cette initiative aurait pu favoriser une production aéronautique coordonnée au sein des Six⁶⁸³ et encourager une standardisation intra-européenne des doctrines. Son abandon, en grande partie dû à la décision française, mais aussi aux réticences américaines face à une défense européenne trop autonome, confirme l'orientation atlantique irréversible prise dès 1949⁶⁸⁴.

Sur le plan technique, 1949 correspond aussi au franchissement d'un seuil décisif : l'introduction des premiers chasseurs à réaction (*Gloster Meteor*) qui symbolise le passage à une nouvelle génération d'aviation militaire. Ce jalon technologique impose une adaptation rapide des infrastructures, de la formation et des doctrines, bien plus rapide que celle qu'avait connue l'entre-deux-guerres. La coopération avec les Pays-Bas pour la production sous licence — la seule du genre sur la période — illustre encore l'importance de la dimension internationale dans cette mutation.

Ainsi, à la charnière de 1950, la Force aérienne belge est à la fois pleinement nationalisée dans ses symboles — adoption de numéros propres aux escadrilles, affirmation d'une culture aéronautique spécifique — et insérée dans un système atlantique qui définit désormais ses marges de manœuvre. La période suivante, marquée par la guerre de Corée, le déploiement du *M.D.A.P* à grande échelle et l'alignement quasi-exclusif sur le matériel américain (96 % des acquisitions entre 1950 et 1955), confirmera que 1949 ne constitue pas une fin, mais bien le point de départ d'un cycle nouveau.

À l'aube des années 1950, l'aviation belge se trouve ainsi figée dans une trajectoire dont elle ne contrôle plus pleinement l'orientation. Les innovations techniques et les alliances

⁶⁸⁰ *Ibid.*

⁶⁸¹ *Ibid.*

⁶⁸² *L'échec de la Communauté européenne de défense (CED)*, dans *C²DH : Luxembourg Center for Contemporary and Digital History* [en ligne], <https://www.cvce.eu/education/unit-content/-/unit/1c8aa583-8ec5-41c4-9ad8-73674ea7f4a7/bd191c42-0f53-4ec0-a60a-c53c72c747c2> (consulté le 9 août 2025).

⁶⁸³ Belgique, France, Pays-Bas, Allemagne, Italie et Luxembourg.

⁶⁸⁴ *Ibid.*

multilatérales promettent puissance et modernité, mais au prix d'une dépendance croissante. 1949 n'apparaît plus seulement comme la conclusion d'une période de reconstruction : il devient la ligne de fracture où se dessine l'ombre d'un futur dominé par des choix décidés ailleurs, et où chaque progrès technique porte en lui la trace d'une souveraineté amoindrie.

CONCLUSION GENERALE

L'histoire de la Force aérienne belge entre 1920 et 1949 est avant tout celle d'une succession de choix contraints, dictés par des contextes politiques mouvants et des alliances incertaines. Ce travail de fin d'études couvre cette période en examinant, pour chacune des étapes clés de la chronologie, la confrontation entre le contexte politico-stratégique, d'une part, et les évolutions et acquisitions aéronautiques, d'autre part. L'ensemble s'articule autour de cinq séquences correspondant aux divisions internes du travail : 1920–1926, marquée par la reconstruction et la structuration initiale de l'aviation militaire ; 1927–1935, dominée par la redéfinition des orientations et l'ouverture accrue vers l'extérieur ; 1936–1940, caractérisée par l'option de neutralité intégrale ; 1940–1945, période de guerre et de dépendance opérationnelle vis-à-vis des Alliés ; enfin 1945–1949, phase de reconstruction et d'ancrage dans le bloc occidental.

L'analyse s'appuie sur trois paramètres majeurs, établis comme tels à l'issue de l'étude de la période 1920–1940. Le premier est d'ordre **diplomatique** et se rapporte aux alliances, aux traités et au positionnement international de la Belgique. Le second relève de la **politique intérieure**, comprenant les priorités gouvernementales, les orientations doctrinales et le cadrage administratif des décisions militaires. Le troisième est de nature **technique** et **industrielle**, incluant la nature et l'origine des acquisitions, la production nationale et sous licence ainsi que les transferts de technologie.

Ces paramètres ont été systématiquement confrontés aux évolutions chronologiques, de manière à dégager les variations de leur influence selon les contextes. Le travail repose sur un double dispositif méthodologique. D'une part, l'exploitation d'un corpus archivistique et bibliographique offrant le cadre nécessaire à l'analyse politico-stratégique. D'autre part, l'utilisation d'une base de données élaborée spécifiquement pour cette recherche⁶⁸⁵. Cette base recense l'ensemble des acquisitions réalisées entre 1920 et 1949 et permet de dégager des tendances chiffrées précises, qui sont constamment mises en regard avec les orientations politiques et diplomatiques relevées dans les sources. C'est de cette confrontation entre données quantitatives et lecture historique que sont issues les principales conclusions présentées ci-après.

⁶⁸⁵ Cf annexe.

1. Présentation des éléments quantitatifs généraux

L'examen des données quantitatives s'impose en ouverture de cette conclusion, car c'est à partir d'elles que se sont dessinés le découpage chronologique et les axes de questionnement retenus. La base de données constituée pour cette recherche, recensant 2 087 avions acquis entre 1920 et 1949 auprès de sept pays fournisseurs, a servi de point d'ancrage à l'ensemble de l'analyse. Elle offre un panorama précis de l'ampleur des acquisitions et permet d'en dégager des tendances solides, immédiatement mises en rapport avec les choix politico-stratégiques.

Tableau 8 - Synthèse des acquisitions aéronautiques par pays d'origine et par années (1920-1949)

	Années	Angleterre	Belgique	États-Unis	France	Italie	Pays-Bas	Tchécoslovaquie	Acquisitions annuelles	Acquisitions par partie
Partie I	1920	0	0	0	178	10	0	0	188	1104
	1921	127	0	0	32	74	0	0	233	
	1922	0	0	0	108	0	0	0	108	
	1923	0	0	0	0	0	0	0	0	
	1924	0	0	0	0	0	0	0	0	
	1925	0	10	0	0	0	0	0	10	
	1926	0	0	0	0	0	0	0	0	
	1927	0	0	0	0	0	0	0	0	
	1928	0	2	0	0	0	0	0	2	
	1929	52	0	0	3	0	0	0	55	
	1930	0	0	0	0	0	0	0	0	
	1931	87	0	0	24	0	0	0	111	
	1932	196	0	0	0	0	7	0	203	
	1933	0	10	0	0	0	0	0	10	
	1934	0	34	0	0	0	0	0	34	
	1935	13	20	0	0	0	0	0	33	
	1936	0	0	0	0	0	0	0	0	
	1937	38	0	0	0	0	0	0	38	
	1938	0	0	0	0	0	0	0	0	
	1939	18	24	0	0	30	0	0	72	
1940	0	0	0	0	0	7	0	7		
Partie II	1941	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	1942	0	0	0	0	0	0	0	0	
	1943	0	0	0	0	0	0	0	0	
	1944	0	0	0	0	0	0	0	0	
Partie III	1945	38	0	0	0	0	0	0	38	935
	1946	225	0	41	0	0	0	0	266	
	1947	76	65	154	0	0	0	0	295	
	1948	14	0	0	0	0	0	0	14	
	1949	322	0	0	0	0	0	0	322	
Acquisitions par pays		1206	165	195	345	114	14	0		
%		59%	8%	10%	17%	6%	1%	0%	2039	

L'origine des appareils confirme la place prépondérante du Royaume-Uni (59%), reflet d'un lien technique et politique durable sur toute la période. La Belgique, avec seulement 8 % d'acquisitions directes, occupe une place modeste dans les chiffres bruts, mais son rôle devient majeur si l'on considère la production sous licence : 39 % de la flotte totale, soit 819 appareils, ont été assemblés dans ses usines, notamment à la SABCA et chez *Fairey* à Gosselies. Les autres fournisseurs – France, États-Unis, Italie, Pays-Bas, Tchécoslovaquie – ont contribué de façon plus ponctuelle, souvent pour répondre à des besoins spécifiques ou à des opportunités diplomatiques.

Tableau 9 – Répartition des appareils acquis par la Belgique par fonction principale (1920-1949)

<i>Fonction principale</i>	Nombre d'appareils	Pourcentages
<i>Chasse</i>	1046	50%
<i>Entraînement</i>	555	27%
<i>Reconnaissance</i>	302	14%
<i>Communication</i>	113	5%
<i>Transport</i>	41	2%
<i>Bombardement</i>	24	1%
<i>Autres</i>	6	0%

Une autre donnée chiffrée intéressante concerne la répartition des appareils acquis selon leur rôle opérationnel. L'analyse de cet aspect démontre une orientation résolument défensive : la chasse représente près de 50 % du total, l'entraînement 27 %, la reconnaissance 14 %, tandis que les appareils de communication, de transport et de bombardement ne dépassent pas ensemble les 10 %. Ce profil traduit une priorité donnée à la protection du territoire (chasse) et à la formation des équipages, au détriment d'une véritable capacité offensive structurée (bombardiers marginalisés) .

Après 1950, un changement de tendance majeur peut s'observer : dans la période 1950–1955, les États-Unis fournissent la quasi-totalité des acquisitions (96 %) dans le cadre du programme d'assistance militaire (*M.D.A.P.*), illustrant un basculement complet vers une dépendance atlantique et un changement d'échelle dans l'intégration aux structures alliées. Ce qui explique le choix de 1949 comme jalon final de ce travail car les dynamiques seront largement impactées par ce changement brutal d'orientation.

Ces données chiffrées, au-delà de leur valeur descriptive, confirment un lien étroit et constant entre les orientations **diplomatiques**, la **politique intérieure** et la composition **technique** de la flotte, lien qui sera examiné plus en détail dans l'analyse par périodes qui suit.

2. Synthèse chronologique condensée de l'influence des paramètres de recherche sur les évolutions aéronautiques

2.1 1920–1926 — La reconstruction de l'Aéronautique militaire

a. Paramètre diplomatique :

La ligne défendue au sortir de la guerre par Émile Hymans misait sur une alliance avec les « alliés naturels » : le Royaume-Uni et la France. Londres refusant toute garantie formelle, la Belgique se retrouve arrimée à un traité franco-belge (1920) qui sécurise un appui à l'est mais crée une dépendance asymétrique et nourrit des crispations durables. Les engagements de Locarno (1925) réinscrivent ce positionnement dans une architecture de sécurité collective, sans

pour autant résoudre de manière définitive la question du maillon britannique manquant pour la réalisation d'une alliance tripartite.

b. Paramètre de politique intérieure :

Les priorités sont celles d'un État en reconstruction : réorganisation des structures, rationalisation d'une aviation encore hétéroclite et encadrement administratif des dépenses. Les débats portent moins sur la projection offensive que sur la capacité à tenir une posture défensive crédible et à former rapidement personnel et cadres.

c. Paramètre technique et industriel :

Les acquisitions reflètent ce cap : appareils d'entraînement et de reconnaissance, chasseurs légers, standards alliés. La SABCA est mise en place, des partenariats industriels s'esquissent, et les premiers contrats structurants sont passés, surtout auprès de fournisseurs britanniques et français. L'objectif est une flotte cohérente et défensive, soutenable en maintenance et en formation. Les données issues de la base de travail confirment un premier pic d'achats au début de la décennie, ce qui correspond à la remise à niveau post-conflit évoquée dans les autres sources.

2.2 1927–1935 — Réorientation des relations extérieures

a. Paramètre diplomatique :

La pertinence du Traité franco-belge s'érode du côté belge ce qui engendre une intensification des dialogues avec Londres. Cependant, il n'est pas encore fait mention d'alliance formelle mais les discussions s'organisent autour des intérêts convergents des deux nations. Au même moment, la Belgique explore de nouvelles pistes d'alliances et de coopération aéronautique avec des fournisseurs secondaires pour diversifier ses dépendances (Italie, Pays-Bas). Bien qu'elles semblent indispensables pour la Belgique, les initiatives multilatérales peinent à se stabiliser et à conditionner un environnement européen sûr.

b. Paramètre de politique intérieure :

L'aviation devient un dossier à part entière de la modernisation militaire. Sous l'autorité du lieutenant-général Gillieaux, la composante se professionnalise : doctrine plus précise de défense aérienne du territoire, montée en puissance de l'entraînement, rationalisation des unités. La discipline budgétaire reste marquée, imposant des sauts capacitaires par à-coups plutôt qu'une montée en gamme continue.

c. Paramètre technique et industriel :

Le parc aéronautique s'homogénéise et monte en performance : chasseurs monoplans plus modernes, filières d'entraînement renforcées. La production sous licence s'enracine et devient un vecteur essentiel de consolidation industrielle, notamment chez *Avions Fairey*

(1931), tandis que le tissu national comme la SABCA gagne en savoir-faire. Les achats à l'Italie, aux Pays-Bas ou à la Tchécoslovaquie restent ciblés, utiles pour colmater des lacunes spécifiques. Les données puisées dans la base de travail démontrent cette diversification mesurée sans pour autant manifester une rupture technologique majeure.

2.3 1936–1940 — Régime de neutralité et isolement stratégique

a. Paramètre diplomatique :

La neutralité intégrale adoptée en 1936 rompt avec la logique d'alliances précédemment privilégiée. Pensée comme un rempart politique, elle produit un isolement auprès des pays voisins qui laisse l'aviation sans filet de sécurité. Les interactions se poursuivent avec Londres et Paris, mais hors de tout cadre contraignant : la Belgique se retrouve un peu esseulée.

b. Paramètre de politique intérieure :

Le point de vue de la politique intérieure s'articule autour d'une défense stricte du territoire avec des idées comme celle de Spaak de politique extérieure « exclusivement et intégralement belge ». Les décisions politiques tardent à traduire ce choix en un rééquipement massif et cohérent. Les débats internes admettent la nécessité d'une modernisation, mais la temporalité politique ne coïncide pas avec la vitesse des évolutions techniques ce qui engendre un retard de plus en plus problématique avec une Seconde Guerre mondiale qui devient inévitable.

c. Paramètre technique et industriel :

Les acquisitions restent insuffisantes au regard de la menace. Des contrats clés sont passés dans la précipitation avant le début de la guerre avec les Britanniques et d'autres acteurs extérieurs comme les États-Unis et l'Italie pour diversifier la flotte. Nonobstant cela, les retards techniques et le manque de standardisation persistent. Ces quelques commandes tardives — dont certaines livraisons arrivent littéralement à la veille du mois de mai 1940 — ne permettent pas de combler le retard accumulé. La base de données enregistre des apports réels pour cette période d'immédiat avant-guerre mais trop disparates pour inverser la tendance. L'invasion de mai 1940 révèle donc l'échec total et complet de la stratégie de neutralité.

2.4 1940–1945 — La Seconde Guerre mondiale

a. Paramètres diplomatique et de politique « intérieure » :

Le Gouvernement en exil réinsère la Belgique dans l'effort allié et défend largement son implication à travers une propagande solide qui vise à donner une place à la Belgique dans le camp des vainqueurs. Les accords conclus à Londres durant cette période encadrent la participation belge au conflit et règlent le soutien allié dans les réorganisations prévues pour l'après-guerre en Belgique. Les priorités aéronautiques : formation, intégration, emploi

opérationnel sont exclusivement dictées par le cadre britannique ce qui ne manquera pas de laisser des traces dans la réorganisation de la Force aérienne belge et ce, encore à l'heure actuelle.

b. Paramètre technique et industriel :

Durant cette période de guerre, aucune acquisition nationale n'a été réalisée dans le sens contractuel habituel. Cependant, les effectifs nationaux se retrouvent en immersion complète dans les standards de la *R.A.F* et de la *S.A.A.F*. Les pilotes belges sont équipés, entraînés et engagés au sein d'unités britanniques ; la doctrine d'emploi et les procédés de maintenance s'alignent sur ceux du Royaume-Uni. Cette période constitue le terreau doctrinal et technique de l'après-guerre : elle fixe des habitudes de coopération, des références d'équipement et une culture opérationnelle qui pèseront lourdement à partir de 1945 dans la reconstruction de l'Aviation militaire.

2.5 1945–1949 — Reconstruction de d'Aviation militaire et ancrage occidental

a. Paramètre diplomatique :

Le repositionnement de la Belgique s'impose résolument vers l'Ouest à l'issue de la Seconde Guerre mondiale. Les accords bilatéraux et multilatéraux, la coopération avec le Royaume-Uni puis avec les États-Unis, et l'émergence d'une architecture atlantique en gestation dessinent un cadre d'alignement durable. 1949 marque un double jalon : le premier chasseur à réaction est livré et le Royaume entre officiellement dans une logique de sécurité collective formalisée via le Pacte atlantique au mois d'avril.

b. Paramètre de politique intérieure :

À travers les documents parlementaires, il apparaît que la priorité repose sur la reconstruction rapide de la Force aérienne, la remise à niveau des infrastructures et la consolidation doctrinale. L'orientation développée par Spaak, déjà pendant la guerre, s'inscrit dans une coopération structurelle avec les Alliés ; les commissions et rapports parlementaires appuient la remise à niveau et justifient les choix d'équipement principalement par l'interopérabilité requise par les Américains.

c. Paramètre technique et industriel :

Les chiffres de la base de données mettent en évidence une accélération spectaculaire des acquisitions : près de la moitié des appareils de toute la période étudiée sont commandés entre 1945 et 1949 (935 appareils). Le flux provient majoritairement du Royaume-Uni, avec une ouverture croissante aux États-Unis pour certains segments (transport) et une relance de la production sous licence. La bascule technologique du piston au réacteur

s'opère, et les standards alliés s'imposent comme matrice d'équipement, de formation et de maintenance.

2.6 *Analyse transversale (1920-1949)*

L'examen des cinq séquences démontre une certaine prééminence du paramètre diplomatique dans l'évolution de la Force aérienne belge. Les choix d'alliances ou de partenariats se reflètent systématiquement dans la nature et l'origine des acquisitions. Ainsi, la proximité franco-belge du début des années 1920 se traduit par une nette domination française dans la flotte : entre 1920 et 1922, près de 60 % des appareils acquis proviennent de l'industrie française, conséquence directe du traité bilatéral et de la coopération technique engagée.

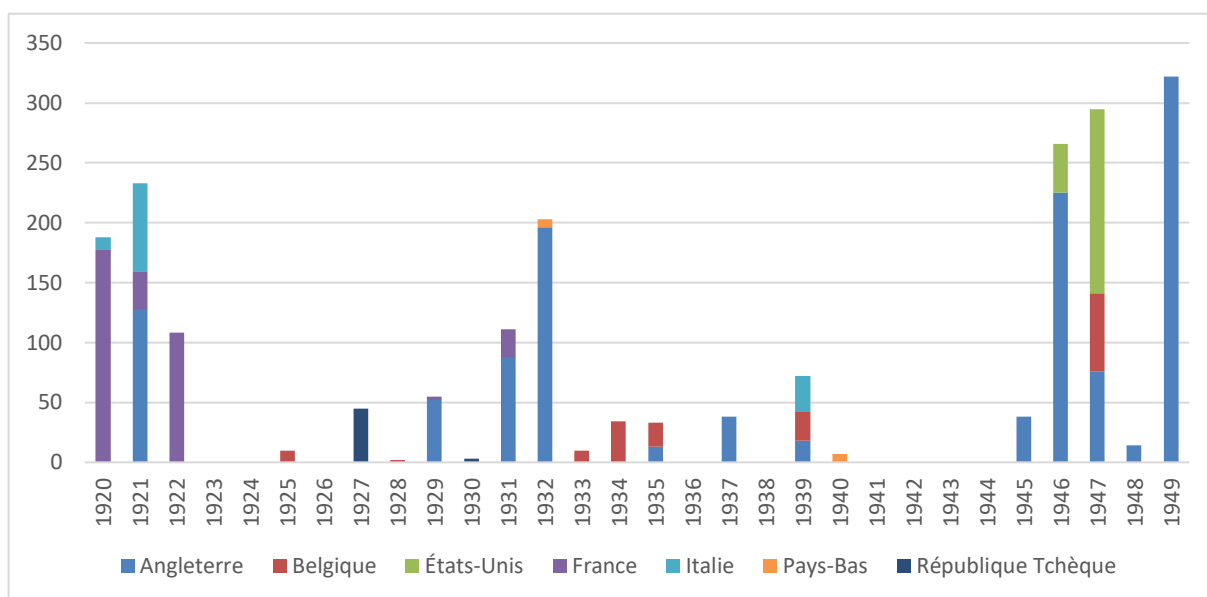


Figure 47 - Répartition des acquisitions aéronautiques belges selon leur origine (1920-1949)

Lorsque s'ouvre, à partir de 1927, une phase d'ouverture prudente vers le Royaume-Uni, cette tendance se nuance par une diversification vers d'autres fournisseurs, même si la structure de la flotte reste encore largement héritée de la période précédente. La rupture de 1936, avec l'adoption de la neutralité intégrale, interrompt toute dynamique d'intégration stratégique, ce qui se traduit par des acquisitions plus limitées et une certaine « stagnation technologique ».

La guerre bouleverse totalement ce schéma : l'intégration opérationnelle au sein de la *R.A.F* et de la *S.A.A.F* impose les standards britanniques dans la formation et le matériel. Cet héritage technique et doctrinal se reflète pleinement dans la période 1945-1949, où la coopération structurelle avec le Royaume-Uni conduit à ce que 72 % des acquisitions proviennent de l'industrie britannique. L'ancrage occidental se consolide par des accords bilatéraux et multilatéraux incluant Londres et Washington, préparant le basculement quasi exclusif vers les États-Unis après 1950 (96% des acquisitions entre 1950 et 1955).

Sur le plan de la politique intérieure, la trajectoire reste dominée par la tension constante entre ambitions militaires et contraintes budgétaires. L'objectif premier est la défense du territoire, ce que confirment les chiffres : les avions de chasse représentent de loin le secteur principal des acquisitions (50% des appareils), alors que les capacités offensives, comme le bombardement, restent marginales sur toute la période. Les années 1920 sont marquées par la reconstruction et des arbitrages financiers stricts, les modernisations se faisant par étapes successives. Dans les années 1930, la rigueur budgétaire freine la diversification engagée, et l'absence d'alliances solides aggrave le retard technologique. Ce n'est qu'avec la tutelle alliée pendant la guerre que la Belgique bénéficie d'une remise à niveau accélérée. Après 1945, la priorité politique est donnée à l'interopérabilité avec les Alliés, ce qui conditionne directement les choix d'acquisition et de développement.

Le paramètre technique et industriel évolue parallèlement à ces orientations diplomatiques et politiques en étant marqué par des transitions matérielles nettes. Les années 1920 et le début des années 1930 voient la domination des biplans, héritiers directs de la Première Guerre mondiale. À partir de la seconde moitié des années 1930, le passage progressif au monoplane reflète une volonté de modernisation, bien que ralentie par les contraintes budgétaires et la position de neutralité. La guerre impose l'adoption des standards britanniques à la pointe de la technologie, puis, dans l'immédiat après-guerre, la modernisation s'accélère avec l'apparition des premiers jets en 1949. Ce bouleversement technologique symbolise le basculement vers une aviation à la pointe des techniques internationales. Des officiers comme Gillieaux dans les années 1930 ont accordé une attention particulière et nécessaire aux innovations techniques pour contrebalancer l'influence principale de la diplomatie et du budget. La production sous licence, amorcée dès les années 1920, est également à considérer dans le registre de l'impact industriel : elle prend une ampleur considérable et structure l'industrie aéronautique nationale, notamment à travers la SABCA et *Fairey Gosselies*, avant le basculement progressif vers les standards américains au début des années 1950 (40% des appareils ont été produits sous licence).

2.7 Mise en perspective des éléments bibliographiques avec les données quantitatives

Tout au long de l'analyse transversale, il est clairement apparu que les résultats chiffrés issus de la base de travail concordent avec les observations issues de l'étude des archives et de la bibliographie. Les inflexions diplomatiques, les priorités politiques intérieures et les choix techniques identifiés dans les sources historiques trouvent une traduction directe dans la composition et l'évolution de la flotte aérienne. Ce constat démontre véritablement que les

paramètres choisis comme « majeurs » dans le cadre de ce travail : la diplomatie, la politique intérieure et les évolutions techniques, présentent un véritable intérêt pour justifier les choix en matière d'aéronautique et peuvent donc servir de socle de réflexion.

Cette corrélation est principalement visible à travers l'évolution des pays fournisseurs tout au long de la période. La domination française au début des années 1920, la montée progressive de l'influence britannique dans l'entre-deux-guerres, puis son écrasante prépondérance entre 1945 et 1949, sont non seulement documentées dans les archives et la littérature, mais également confirmées par les données quantitatives.

De la même façon, l'orientation majoritairement défensive de la Belgique mise en évidence par l'historiographie se retrouve dans la prépondérance des avions de chasse, et l'empreinte industrielle nationale apparaît clairement dans le poids des productions sous licence.

3. Limites du travail et pistes de recherches postérieures

Comme tout travail scientifique, ce mémoire de fin d'études présente des limites qui doivent être signalées dans cette conclusion afin de situer précisément la portée de ce travail et d'indiquer des axes possibles d'approfondissement. L'exploitation systématique des archives militaires conservées à Evere, malheureusement indisponibles dans le cadre de la préparation de ce mémoire, constituerait un apport décisif. Ces fonds rassemblent, entre autres, les carnets de vol, journaux d'opérations, rapports techniques et correspondances administratives permettant de documenter avec précision l'emploi quotidien des appareils, le suivi logistique et les modalités concrètes des acquisitions. Leur consultation permettrait non seulement de corroborer les données chiffrées utilisées ici, mais aussi d'apporter un éclairage direct sur la manière dont les choix diplomatiques et politiques se traduisaient dans la pratique opérationnelle.

La question de l'aviation coloniale, bien qu'abordée de façon approfondie dans ce mémoire grâce aux rares ressources traitant le sujet, – dont l'article de Buzin, qui semble demeurer, à ce jour, la seule étude scientifique de fond à ce propos – mériterait également d'être élargie. Les archives coloniales et les dossiers relatifs aux projets inaboutis offriraient la possibilité d'affiner l'analyse et de replacer cette dimension dans le cadre plus large des stratégies « impériales » belges.

Les aspects budgétaires propres à la Force aérienne ont été traités de manière indirecte, notamment à travers les débats parlementaires et les décisions politiques. Une étude ciblée sur la mécanique budgétaire interne, intégrant les arbitrages entre forces armées et programmes aéronautiques, permettrait de mieux saisir comment les priorités étaient hiérarchisées au sein

de la Défense. L'exploitation exhaustive des documents parlementaires pour l'ensemble de l'Entre-deux-guerres offrirait à cet égard un prolongement naturel à l'approche retenue ici, même si le choix a été fait, dans le cadre de ce travail, de privilégier la dimension diplomatique pour analyser l'évolution des acquisitions.

Ces limites ouvrent sur plusieurs perspectives de recherche. L'une d'elles consisterait à prolonger l'analyse au-delà de 1949, en appliquant le même protocole de recherche et les mêmes paramètres d'analyse à la période de l'OTAN. Une telle étude permettrait de mesurer l'impact concret du *M.D.A.P* et des évolutions industrielles sur la Force aérienne belge, tout en établissant un lien avec les paramètres contemporains qui influencent encore les décisions et les débats en matière d'aéronautique militaire en 2025. Un tel prolongement mériterait de s'inscrire dans un programme de recherche plus vaste, pourquoi pas sous le format d'un doctorat, qui aurait pour objet une étude exhaustive de l'histoire de la politique aéronautique belge de ses débuts à aujourd'hui.

4. *Épilogue*

Ce mémoire de fin d'études démontre que les choix belges en matière de défense aérienne s'inscrivent dans une dynamique ancienne, où la dépendance à des alliances structurantes apparaît comme un élément récurrent. Depuis 1920, l'incapacité assumée de la Belgique à garantir seule sa défense a conduit à s'appuyer sur des partenaires privilégiés, tout en adaptant les acquisitions aux doctrines et aux standards imposés par ces derniers. Ce schéma se manifeste de manière appuyée dès l'après-guerre, lorsque la prépondérance britannique façonne largement la flotte, avant que l'influence américaine ne s'impose dans les années 1950 avec le *M.D.A.P*.

Les résultats des recherches présentés dans cette étude invitent à reconsidérer la manière dont le sujet est souvent abordé dans la presse contemporaine. Les débats autour d'un programme celui de l'acquisition du *F-35*, réduits à des oppositions techniques ou budgétaires, laissent dans l'ombre des paramètres plus profonds et complexes. En réalité, les discussions sur la pertinence d'un appareil, sur ses implications industrielles ou sur l'orientation stratégique qu'il suppose, ne datent pas d'hier : elles traversent plus d'un siècle d'histoire aéronautique belge. Les trois paramètres dégagés dans ce travail : l'impact diplomatique, la politique intérieure et les évolutions techniques industrielles, continuent, chacun à leur manière et selon le contexte, d'orienter les décisions prises aujourd'hui.

C'est précisément cette perspective historique et la rigueur liée à la discipline qui permettent de saisir toute la complexité d'un tel sujet. Critiquer ou soutenir un choix suppose de le replacer dans un ensemble plus large, où s'entrecroisent alliances, priorités nationales et

contraintes techniques. L'histoire ne fournit pas de réponse définitive, mais elle offre un cadre d'analyse qui devrait servir à comprendre pourquoi certaines orientations, aujourd'hui, semblent s'imposer avec force.

Ce travail s'inscrit dans une démarche qui vise à nuancer le vif débat qui anime actuellement l'opinion publique en proposant une lecture scientifique et documentée, capable d'éclairer les oppositions trop souvent polarisées. Par un processus rigoureux croisant données chiffrées et analyse politico-stratégique, ce mémoire met en évidence que les décisions en matière d'aéronautique militaire ne sont jamais univoques. Comme le résumait Churchill, « plus on regarde loin dans le passé, plus on voit loin dans le futur » : c'est en tenant compte de cette profondeur historique que l'on pourra appréhender avec lucidité les choix stratégiques de demain.

BIBLIOGRAPHIE GENERALE

ARCHIVES EN BELGIQUE :

- BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Collection « politico-économique » (1824-2003)*, n°2458bis – Relations économiques Belgique-Italie (d'octobre 39 à 1940) : achats d'avions par le Gouvernement belge à l'Italie.
- BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales depuis 1830 ainsi que la correspondance politique et séries générales depuis 1934*, n°11.220 – Aviation militaire, divers 1923-1940.
- BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales depuis 1830 ainsi que la correspondance politique et séries générales depuis 1934*, n°11.374 – Grande-Bretagne : désarmement et réarmement (réarmement aérien – 1934).
- BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales depuis 1830 ainsi que la correspondance politique et séries générales depuis 1934*, n°11.460 – Importations d'armes destinées à l'Armée belge (1939-1940).
- BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales, op. cit.*, n°11.639 – Forces belges en Angleterre – Divers.
- BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales, op. cit.*, n°11.687 – Relations Belgique – Grande-Bretagne.
- BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales, op. cit.*, n°11.739 – Liste des conventions conclues entre la Belgique et les Alliés depuis 1940.
- BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales, op. cit.*, n°11.640 – Conventions anglo-belges.
- BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales, op. cit.*, n°12.326 – Accords de mars 1946 (GB).

- BRUXELLES, Archives du ministère des Affaires étrangères, *Inventaire politique : dossiers spécifiques relatifs aux relations bilatérales et multilatérales*, op. cit., n°11.648 – Liquidation du matériel aéronautique en Afrique du Nord.

ARCHIVES A L'ETRANGER :

- «*Traité de Bruxelles* », *Traité de collaboration économique, sociale et culturelle et de légitime défense collective* (document complet), dans OTAN, *Organisation du Traité Atlantique Nord* [archive en ligne], https://www.nato.int/cps/fr/natohq/official_texts_17072.htm (consulté le 8 août 2025).
- *Le traité fondateur*, dans OTAN, *Organisation du Traité Atlantique Nord* [en ligne], https://www.nato.int/cps/fr/natohq/topics_67656.htm (consulté le 8 août 2025).
- NEW YORK CITY, Franklin D. Roosevelt Library (Hyde Park), *World War II*, Atlantic charter, *Charte Atlantique telle qu'annoncée à la radio (14 août 1941)* [document numérisé en ligne], https://www.fdrlibrary.org/documents/356632/390886/atlantic_charter.pdf/30b3c906-e448-4192-8657-7bbb9e0fdd38 (consulté le 19 juillet 2025).
- WASHINGTON D.C., National Archives of the United States, *Milestones documents*, Lend-Lease Act (1941) [document numérisé en ligne], <https://catalog.archives.gov/id/2668814> (consulté le 19 juillet 2025).

SOURCES IMPRIMEES :

- BRUXELLES, Archives de l'État en Belgique, *Procès-verbaux du Conseil des Ministres* [en ligne], <http://extranet.arch.be:8180/Conseil1/?lg=fr> (consulté le 15 juillet 2025).
- BRUXELLES, Chambre des Représentants, *Documents parlementaires* via le moteur de recherche Genesis [en ligne], 33K4-XVI-1945-1946-1947, Budget du ministère de la Défense nationale pour l'exercice 1945, *Sénat de Belgique, séance du mercredi 23 octobre 1946, Rapport de la commission de la Défense Nationale chargée d'examiner les projets de loi contenant les budgets de la Défense Nationale pour les exercices 1945 et 1946*, <https://www.lachambre.be/digidoc/DPS/S0704/S07041789/S07041789.pdf> (consulté le 6 août 2025).
- BRUXELLES, Chambre des Représentants, *Documents parlementaires* via le moteur de recherche Genesis [en ligne], 33K4-XV-1946-1947, Budget du ministère de la Défense nationale pour l'exercice 1947, *Chambre des représentants, Rapport fait au nom de la*

Commission de la Défense Nationale par M. Lefèvre (Th.), séance du 11 février 1947, <https://www.lachambre.be/digidoc/DPS/K3127/K31271040/K31271040.pdf> (consulté le 8 août 2025).

- BRUXELLES, Chambre des Représentants, *Documents parlementaires* via le moteur de recherche *Genesis* [en ligne], 33K4-B-TIT._XIV-1947-1948, Budget des Dépenses ordinaires pour l'exercice 1948, *Chambre des représentants, Rapport fait au nom de la Commission de la Défense Nationale par M. Lefèvre (Th.), séance du 29 avril 1948*, <https://www.lachambre.be/digidoc/DPS/K3131/K31311889/K31311889.pdf> (consulté le 8 août 2025).
- BRUXELLES, Chambre des Représentants, *Documents parlementaires* via le moteur de recherche *Genesis* [en ligne], 33K4-X-1948-1949, Budget du Ministère de la Défense nationale pour l'exercice 1949, *Chambre des représentants, Rapport fait au nom de la Commission de la Défense Nationale par M. Bruyninx, séance du 9 mars 1949*, <https://www.lachambre.be/digidoc/DPS/K3131/K31311889/K31311889.pdf> (consulté le 8 août 2025).

TRAVAUX SOURCES :

- *Documents diplomatiques français (1921)*, Ministère des Affaires étrangères, Commission de publication des documents diplomatiques français, t. 1 (16 janvier – 30 juin), 2004.
- CHURCHILL W., *Churchill by himself: the definitive collection of quotations*, New York, 2008.
- KAPLAN L., *A Community of Interests: NATO and the Military Assistance Program, 1948–1951*, Office of the Secretary of Defense, Washington D.C., 1980.
- MANIGART P., *L'évolution des dépenses militaires en Belgique depuis 1900*, dans *Courrier hebdomadaire du CRISP*, n°1009, 1983.
- PINCHART (de) H., *Historique de la section belge de la Royal Air Force (1940-1946)*, non édité, Archives militaires à Evere.
- YOUNGHUSBAND E., *One woman's war (autobiography)*, Chippenham, 2013.

TRAVAUX :

- *Airspeed AS.51 Horsa*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/airspeed-horsa-1> (consulté le 9 août 2025).

- *Airspeed Oxford C1 & C2*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/airspeed-oxford-c-1-c-2> (consulté le 9 août 2025).
- *Armée de campagne*, dans *War Heritage. Belgium, battlefield of Europe*, https://wardeadregister.be/sites/default/files/2023-03/new_fr_-_lijst_armee_de_campagne_mai_1940.pdf (consulté le 14 juillet 2025).
- *Avro 504N*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/avro-504n> (consulté le 14 juillet 2025).
- *Avro 626*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/avro-626> (consulté le 14 juillet 2025).
- *Avro Anson C1*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/avro-anson-c-1> (consulté le 9 août 2025).
- *Belgian women in uniform. ATS & WAAF Army nurses (1940-1946)*, dans *Units of the belgian armed forces in the United Kingdom (1940-1945)* [en ligne], http://www.be4046.eu/BE_UK.htm (consulté le 19 juillet 2025).
- BERNSTEIN B., *The Uneasy Alliance: Roosevelt, Churchill, and the Atomic Bomb, 1940-1945*, dans *The Western Political Quarterly*, vol. 29, n°2, 1976, p. 206-207 [consultable en ligne], <https://www.jstor.org/stable/448105?seq=1> (consulté le 24 juillet 2025).
- BONFOND S., *1Wing : 1946 – 1949*, dans *1Wing 1946-1996* [en ligne], <https://sergebonfond.be/index.php/1wing-histoire/1946-1949> (consulté le 23 juillet 2025).
- BRACKX D. et al., *100 ans d'aviation en Belgique*, Bruxelles, 2002.
- ID., *Ansaldo A300-3 & A300-4*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/ansaldo-a300-3-a300-4> (consulté le 13 juillet 2025).
- ID., *Avia BH-21*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/avia-bh-21> (consulté le 14 juillet 2025).
- ID., *Avia BH-33*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/avia-bh-33> (consulté le 14 juillet 2025).
- ID., *Avro 504K*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/avro-504k> (consulté le 13 juillet 2025).

- ID., *Breguet XIX A²B²*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/breguet-xix-a2b2-homepage> (consulté le 13 juillet 2025).
- ID., *Brewster 339B (Buffalo)*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/brewster-b-339> (consulté le 15 juillet 2025).
- ID., *Fairey Battle I*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/fairey-battle-i> (consulté le 15 juillet 2025).
- ID., *Fairey Firefly IIM*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/fairey-firefly-iim-home> (consulté le 14 juillet 2025).
- ID., *Fairey Fox*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/fairey-fox-homepage> (consulté le 14 juillet 2025).
- ID., *Fiat CR.42*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/fiat-cr-42> (consulté le 15 juillet 2025).
- ID., *Gloster Gladiator*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/gloster-gladiator> (consulté le 15 juillet 2025).
- ID., *Gloster Meteor F.4*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/gloster-meteor-f-4> (consulté le 9 août 2025).
- ID., *Hawker Hurricane I*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/hawker-hurricane-i> (consulté le 15 juillet 2025).
- ID., *Morane Saulnier MS230 / MS236*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/morane-ms230-ms236> (consulté le 14 juillet 2025).
- ID., *Nieuport Delage Nid29C1* dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/nieuport-delage-nid-29-c1> (consulté le 12 août 2025).
- ID., *Renard R.31*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/renard-r-31> (consulté le 14 juillet 2025).
- ID., *Renard Stampe & Vertongen RSV 26/180*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/rsv-26-180> (consulté le 13 juillet 2025).
- ID., *S.A.M.L.*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/s-a-m-l> (consulté le 13 juillet 2025).

- ID., *Stampe Vertongen SV.22*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/stampe-vertongen-sv-22> (consulté le 14 juillet 2025).
- ID., *Supermarine Spitfire F(R).XIV*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/supermarine-spitfire-fr-14-home> (consulté le 9 août 2025).
- ID., *Supermarine Spitfire LF.IXc/e*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/supermarine-spitfire-lf-ixc-e> (consulté le 9 août 2025).
- *Bristol F.2b Fighter Type 17 - "Bristol 300"*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/bristol-300> (consulté le 13 juillet 2025).
- *British Military Aviation in 1936*, dans *Royal Air Force Museum (official website)* [en ligne], <https://www.rafmuseum.org.uk/research/research-enquiries/history-of-aviation-timeline/british-military-aviation/1936-2/> (consulté le 19 juillet 2025).
- BROAD W., *Why They Called It the Manhattan Project*, dans *New York Times* [en ligne], <https://www.nytimes.com/2007/10/30/science/30manh.html> (consulté le 24 juillet 2025).
- BUZIN J., « *The Belgian Congo Air Force* », *The Air Force that never was... Tout ça ne nous rendra pas le Congo*, dans *VTB Magazine, Le bulletin trimestriel des Vieilles Tiges de l'aviation belge*, n°3, 2006.
- *Cierva C.30A Autogiro*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/cierva-c30a-autogiro> (consulté le 14 juillet 2025).
- COLIGNON A., *De la politique d'indépendance au retour de la neutralité (1936-1939)*, dans *Belgium World War II* [en ligne], <https://www.belgiumwwii.be/belgique-en-guerre/articles/politique-d-independance-de-la-au-retour-a-la-neutralite-1936-1939.html#:~:text=Le%2024%20avril%201937%2C%20les,'assistance%2C%20le%20cas%20échéant>. (consulté le 15 juillet 2025).
- ID., *Gouvernement belge de Londres (le)*, dans *Belgium World War II* [en ligne], <https://www.belgiumwwii.be/belgique-en-guerre/articles/Gouvernement-belge-de-londres-le.html> (consulté le 18 juillet 2025).
- COOLSAET R., *België en zijn buitenlandse politiek (1830-2015)*, Leuven, 2014.

- ID., DUJARDIN V. et ROOSENS C., *Les Affaires étrangères au service de la Belgique de 1830 à nos jours*, Mardaga, Bruxelles, 2024.
- DAMBLY A., *Naissance et développement de la base aérienne de Florennes 1943-1955*, Beersel, 2012.
- DAVION I., *Les projets de Foch à l'est de l'Europe (1914-1924)*, dans *Cahiers du CESAT*, n° 8, 2007.
- *De Havilland Canada DHC.1A Chipmunk*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/dhc-chipmunk> (consulté le 9 août 2025).
- *De Havilland DH.104 « Dove »*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/de-havilland-dh-104-dove> (consulté le 9 août 2025).
- *De Havilland DH.82A Tiger Moth*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/de-havilland-dh-82a-tiger-moth> (consulté le 9 août 2025).
- *De Havilland DH.89A « Dominie »*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/de-havilland-dominie> (consulté le 9 août 2025).
- *De Havilland Mosquito NF.30*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/de-havilland-dh-98-mosquito-nf-30> (consulté le 9 août 2025).
- DE VINCK H., *L'Aviation Militaire Belge*, Rennes, 1980.
- DEBUNNE O., *Vandervelde (Émile)*, dans *Encyclopaedia Universalis* [en ligne], <https://www.universalis.fr/encyclopedie/emile-vandervelde/> (consulté le 13 juillet 2025).
- DELOGE P., *Défendre la Belgique à l'heure des alliances*, dans DUMOULIN M. (dir.), *Stratégie et acteurs, construire l'Europe au XX^e siècle*, Stuttgart, 2022.
- DERAUW C., *Archives de Maurice Gillieaux, Notice bibliographique*, dans *Archives de l'Université Catholique de Louvain-la-Neuve* [en ligne], <https://archives.uclouvain.be/atom/downloads/archives-de-maurice-gillieaux.pdf> (consulté le 14 juillet 2025).
- DONNET M., *Les aviateurs belges dans la Royal Air Force*, Bruxelles, 2006.

- *Douglas C-47B Dakota/Skytrain*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/douglas-c-47b-dakota-skytrain-1/spare-part-resource> (consulté le 9 août 2025).
- *Fokker F. VIIIB*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/fokker-f-viib> (consulté le 14 juillet 2025).
- GERARD E., *La démocratie rêvée, bridée et bafouée : 1918-1939*, Bruxelles, 2010.
- *Gloster Meteor F.8*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/gloster-meteor-f-8-basis#:~:text=In%20total%20no%20less%20than,Robert%20%22Bobby%22%20Bladt> (consulté le 9 août 2025).
- *Gloster Meteor T.7*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/gloster-meteor-t-7> (consulté le 9 août 2025).
- GROSBOIS T., *Les relations diplomatiques entre le Gouvernement belge de Londres et les États-Unis (1940-1944)*, dans *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n°202/203, 2001.
- *Hawker Hurricane IIc*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/hawker-hurricane-iib-c> (consulté le 9 août 2025).
- HUCORNE M., *L'industrie aéronautique belge*, dans *Courrier hebdomadaire du CRISP*, 1984.
- KASPI A., *Marshall (plan)*, dans *Encyclopaedia Universalis* [en ligne], <https://www.universalis.fr/encyclopedie/plan-marshall/> (consulté le 8 août 2025).
- *Koolhoven F.K.56*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/koolhoven-fk56> (consulté le 15 juillet 2025).
- *L'aéroport de Courtrai-Wevelgem*, dans *Flanders Aviation Society* [en ligne], <https://fasinfo.be/francais/> (consulté le 13 juillet 2025).
- *L'échec de la Communauté européenne de défense (CED)*, dans *C²DH : Luxembourg Center for Contemporary and Digital History* [en ligne], <https://www.cvce.eu/education/unit-content/-/unit/1c8aa583-8ec5-41c4-9ad8-73674ea7f4a7/bd191c42-0f53-4ec0-a60a-c53c72c747c2> (consulté le 9 août 2025).
- MARIN A., *Dawes (plan)*, dans *Encyclopaedia Universalis* [en ligne], <https://www.universalis.fr/encyclopedie/plan-dawes/> (consulté le 13 juillet 2025).

- ID., *Locarno (accords de)*, dans *Encyclopaedia Universalis* [en ligne], <https://www.universalis.fr/encyclopedie/accords-de-locarno/> (consulté le 13 juillet 2025).
- *Miles M.25 Martinet TT.1*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/miles-m-25-martinet-tt-1> (consulté le 9 août 2025).
- *Morane Saulnier MS35 Type AR*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/morane-saulnier-ms35-type-ar> (consulté le 13 juillet 2025).
- MOULARD G., *Les Femmes de la Royal Air Force 1918-1945. Engagées vers la victoire*, Rennes, 2012.
- *Nieuport Delage NiD.72 C1*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/avro-626> (consulté le 14 juillet 2025).
- OFFICE OF THE UNITED STATES CHIEF OF COUNSEL FOR PROSECUTION OF AXIS CRIMINALITY, *Nazi Conspiracy and Aggression*, vol. I, p. 762 [en ligne], https://tile.loc.gov/storage-services/service/ll/llmlp/2011525363_NT_Nazi_Vol-I/2011525363_NT_Nazi_Vol-I.pdf (consulté le 15 juillet 2025).
- PAUWELS J. (sous-lieutenant), *Les pilotes belges dans le 609 Squadron de la Royal Air Force pendant la Seconde Guerre mondiale*, mémoire de fin d'études sous la supervision de WARNIER D. (commandant), École Royale Militaire, Bruxelles, 2020.
- *Percival P.31 C Proctor 4*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/percival-proctor> (consulté le 9 août 2025).
- *RAF belgian squadrons during the Second World War*, dans *Royal Air Force (official website)* [en ligne], <https://www.raf.mod.uk/news/articles/raf-belgian-squadrons-during-the-second-world-war/> (consulté le 18 juillet 2025).
- *Renard Epervier*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/renard-epervier> (consulté le 14 juillet 2025).
- SIMON D., *The elusive quest for European security: from EDC to CFSP*, Basingstoke, 2000.
- SOUTOU G.-H., *La négociation du traité de Versailles : exactement ce qu'il ne faut pas faire*, dans *Politique étrangère*, n°3 (automne), 2018.
- ID., *Pacte d'acier*, dans *Encyclopaedia Universalis* [en ligne], <https://www.universalis.fr/encyclopedie/pacte-d-acier/> (consulté le 15 juillet 2025).

- *Stampe Vertongen SV-10*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/stampe-vertongen-sv-10> (consulté le 14 juillet 2025).
- *Stampe Vertongen SV-4B (Pre-War)*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/stampe-vertongen-sv-4b-pre-war> (consulté le 15 juillet 2025).
- *Stampe Vertongen SV-4B*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/stampe> (consulté le 9 août 2025).
- *Stampe Vertongen SV.5*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/stampe-vertongen-sv-5> (consulté le 14 juillet 2025).
- *Supermarine Spitfire LF.16*, dans *Belgian Wings, Belgian Air Force past and present* [en ligne], <https://www.belgian-wings.be/supermarine-spitfire-lf-16> (consulté le 9 août 2025).
- VANLANGENHOVE F., *À propos des relations militaires franco-belges, 1936-1940*, dans *Revue belge de philologie et d'histoire*, t. 47, 1969.
- ID., *L'accord militaire franco-belge de 1920 à la lumière des documents diplomatiques belges*, dans *Bulletin de la Classe des lettres et des sciences morales et politiques*, t. 53, 1967.
- ID., *Les objectifs de la « politique d'indépendance » de la Belgique*, dans *Revue belge de philologie et d'Histoire*, n°52-2, 1974.
- VANTHEMSCHE G., *Belgium and the Congo (1885-1980)*, Cambridge University Press, New York, 2012.
- WAHL A., *L'Allemagne de 1918 à 1945*, Paris, 1999.
- WILLEQUET J., *Regards sur la politique belge d'indépendance (1936-1940)*, dans *Revue d'histoire de la Deuxième Guerre mondiale*, n° 31, 1958.

UNIVERSITÉ CATHOLIQUE DE LOUVAIN

Faculté de philosophie, arts et lettres

Place Cardinal Mercier, 31, 1348 Louvain-la-Neuve, Belgique (www.uclouvain.be/fial)