

Propagande militaire aérienne et législation durant la Première Guerre mondiale

Aerial military propaganda and legislation during the First World War

Bernard Wilkin

Traducteur : Robert A. Doughty



Édition électronique

URL : <http://rha.revues.org/7976>
ISSN : 1965-0779

Éditeur

Service historique de la Défense

Édition imprimée

Pagination : 87-94
ISSN : 0035-3299

Référence électronique

Bernard Wilkin, « Propagande militaire aérienne et législation durant la Première Guerre mondiale », *Revue historique des armées* [En ligne], 274 | 2014, mis en ligne le 01 juillet 2014, consulté le 30 septembre 2016. URL : <http://rha.revues.org/7976>

Ce document a été généré automatiquement le 30 septembre 2016.

© Revue historique des armées

Propagande militaire aérienne et législation durant la Première Guerre mondiale

Aerial military propaganda and legislation during the First World War

Bernard Wilkin

Traduction : Robert A. Doughty

- 1 Il serait exagéré d'affirmer que la manipulation des opinions naquit avec la Première Guerre mondiale. Néanmoins, ce qui distingue la Grande Guerre de celles qui l'ont précédée est l'intensité avec laquelle la propagande fut utilisée. Les mutations technologiques et les progrès sans précédent de l'alphabétisation au XIX^e siècle permirent une guerre des mots à une échelle inédite et qui allait ouvrir la voie à une forme nouvelle de persuasion. Si nombre d'historiens se sont penchés sur différents aspects de cette propagande, l'historiographie n'offre que peu d'informations sur la manière dont les lois de la guerre en la matière, ou l'absence de celles-ci, allaient affecter le déroulement du plus grand conflit non seulement guerrier, mais aussi moral, alors connu. De nombreuses questions restent en suspens telles que la validité de poursuites judiciaires en temps de guerre sur la base de textes imprécis, ou encore la problématique d'une législation inadaptée aux progrès des techniques. Le présent article examine d'abord la législation internationale et la façon dont les alliés furent amenés à créer différents organes de propagande aérienne avant de considérer la méthode et les raisons qui poussèrent l'Allemagne à exploiter le silence des traités à ce sujet. La riposte alliée et les débats concernant le droit international qui s'en suivirent seront également étudiés sur la base de sources militaires, diplomatiques et civiles présentes dans les archives françaises et britanniques, ainsi que sur une série d'ouvrages spécialisés.¹
- 2 À l'aube de la Première Guerre mondiale, les nations belligérantes avaient ratifié la première convention de La Haye de 1899. Ce corps de lois internationales visait à unifier et humaniser les conflits armés. Une deuxième convention se tint en 1907 mais sa portée devait rester modeste. Cet ensemble était complété par la conférence de Bruxelles de 1874

et la convention de Genève de 1864, révisée en 1906.² Ces différentes législations internationales ignoraient largement la guerre psychologique. En effet, les moyens techniques à la disposition des belligérants ne permettaient pas la diffusion massive de pamphlets ou illustrations dans le camp ennemi par une organisation militaire. Seule une population civile occupée pouvait tenter d'infléchir le moral des occupants, mais s'exposait alors à la rigueur de ceux-ci. En la matière, les Allemands se basèrent durant la Grande Guerre sur le *Militärstrafgesetzbuch*, le code de loi militaire allemand, et plus précisément sur son paragraphe 161 prévoyant que tout étranger ou Allemand en territoire occupé par l'Allemagne serait soumis aux lois domestiques impériales.³ Cette vue fut couplée avec le paragraphe 89 du Code pénal impérial qui interdisait l'aide intentionnelle à une nation étrangère ou toute nuisance à l'effort de guerre de l'empire allemand en temps de guerre. Ces lois ne pouvaient concerner que la population occupée et laissaient en suspens la question d'éventuels propagandistes militaires agissant depuis la ligne de front ou dans les airs.⁴

- 3 Un précédent avait pourtant été rencontré durant le siège de Paris de 1870. Entre septembre 1870 et janvier 1871, alors que la capitale subissait l'encerclement par les forces allemandes, soixante-neuf ballons avaient été lâchés. Ces derniers contenaient des journaux à destination du reste de la France, tels que *Le Ballon Poste* ou *Dépêche Ballon*.⁵ Si ces écrits avaient un caractère de propagande, ils ne furent pas suffisamment significatifs pour attirer l'attention de l'occupant ou de la communauté internationale. La possibilité qu'une guerre de pamphlets puisse avoir lieu était peu vraisemblable en raison des difficultés matérielles. Seul un front fixe aurait permis l'utilisation des ballons et de la voie aérienne. Par ailleurs, l'utilité de la propagande ne pouvait s'envisager que dans le cadre d'un conflit de longue durée. Il devait également vaincre une certaine forme de scepticisme quant à son efficacité.
- 4 Lorsque la Première Guerre mondiale éclata, c'est pourtant la voie des airs qui s'imposa logiquement comme moyen préférentiel de communication aux yeux de l'armée. En effet, le développement considérable que l'aviation avait connu au début du xx^e siècle changeait radicalement la façon dont la propagande pouvait être conçue et distribuée. Une flexibilité, jusque-là inédite, était offerte aux armées afin d'exprimer leurs idées, tant aux soldats ennemis qu'aux populations occupées, sous forme de tracts, pamphlets, illustrations ou journaux lâchés par avion. Couplée aux moyens modernes d'impression, la guerre intellectuelle pouvait se faire précise et rapide. D'autres moyens de distribution tels que le passage en contrebande par la Suisse ou l'utilisation d'organisations associatives, en conjugaison avec la Maison de la Presse à Paris, furent utilisés pour disséminer la propagande dans les pays neutres, mais ces procédés concernaient moins la propagande militaire que la propagande civile et diplomatique.⁶ La nouveauté que représentait la diffusion par l'aviation apportait aussi son lot de problèmes. La rapidité des innovations techniques aériennes avait pris de court les législateurs, tant nationaux qu'internationaux, qui n'avaient pas intégré cette nouvelle forme de guerre dans les différents codes de loi. Les problèmes étaient en réalité plus étendus. Les questions de bombardement de ville, d'usine ou même l'observation n'avaient pas été anticipées. Le sort des militaires capturés alors qu'ils se livraient à des actes de propagande restait donc une inconnue juridique.⁷
- 5 L'Allemagne fut probablement à l'origine de la première tentative de propagande aérienne sous forme d'un pamphlet lancé par un équipage bavarois à l'attention des troupes françaises basées à Nancy en septembre 1914.⁸ Les Britanniques et les Français ne

furent pas longs à répliquer. L'escalade qui suivit fut l'occasion d'une prise de conscience de la part des états-majors. L'amateurisme et l'individualisme devaient faire place à un système centralisé dirigé par des gens ayant une connaissance approfondie de la culture et de la langue ennemie. Les Allemands se consacrèrent principalement à la rédaction de journaux en langue française. Le plus connu, « *La Gazette des Ardennes* », était rédigé par une équipe mixte de journalistes allemands et français et allait devenir le symbole de l'occupation et de la collaboration. La France innova avec la création en août 1915 d'un Service de Propagande Aérienne à l'intérieur du Deuxième Bureau. Cette unité, de taille modeste, allait demeurer active, bien que subissant de nombreuses mutations tout au long du conflit. Chargée de rédiger des tracts en allemand à destination des soldats ennemis, et en français à destination des populations occupées, elle supervisait également l'aspect logistique du service. La distribution était assurée par les escadrilles de chasse, bombardement et observation en fonction de critères géographiques prédéfinis.⁹

- 6 La Grande-Bretagne fut plus longue à développer une unité spécialisée. Elle offrit dans un premier temps une aide à la propagande française au travers de son aviation afin de répandre les tracts dans son secteur. Ce n'est qu'en 1916, avec la nomination du Général MacDonogh au *War Office*, qu'elle instigua une unité en charge de la propagande aérienne. Cette unité, au caractère hautement confidentiel, fut développée au sein de la Military Intelligence et nommée MI7(b). Son rôle était similaire au Service de la Propagande Aérienne et resta actif jusqu'en 1918, date d'un transfert partiel de compétence au bénéfice d'une autre unité de propagande nommée *Crewe House*. Seule la propagande à destination des populations occupées demeura aux mains du MI7(b). La distribution de la propagande était également réalisée par avion. Les unités du *Royal Flying Corps* étaient responsables de la diffusion et se servaient d'un système de dépêches à destination du service de propagande pour pouvoir communiquer rapidement.¹⁰
- 7 La quantité de propagande s'accrut considérablement tout au long des années 1916 et 1917. L'offensive morale avait en effet attiré l'attention des différents états-majors et convaincu un certain nombre de sceptiques. La stabilité du front, source constante de frustrations, demandait une nouvelle approche. La guerre intellectuelle semblait répondre au besoin d'une solution efficace et peu coûteuse en vies humaines. Des voix commençaient cependant à s'interroger sur les risques encourus, principalement par les aviateurs, lors de ces missions. Le RFC avança dès 1916 des objections et interrogea le service de propagande quant aux dangers possibles. La conscience du flou législatif quant à une guerre d'un nouveau type commençait à prendre forme dans l'esprit de l'état-major. L'aviation britannique reçut les garanties nécessaires de la part du MI7(b). Ces assurances ne se basaient toutefois sur aucun texte concret. La légalité des opérations de propagande ne semble en réalité avoir jamais été examinée sérieusement jusqu'en 1917, date à laquelle la situation devait changer de façon drastique.¹¹
- 8 Deux avions d'observation, des FE2B, du 22^e *Squadron* de l'aviation britannique, furent abattus le 26 avril 1917 par la chasse allemande.¹² Les équipages réussirent à se poser derrière les positions ennemies et furent faits prisonniers dès l'atterrissage. Les soldats allemands découvrirent des liasses de pamphlets en langue allemande destinées à démoraliser les troupes de première ligne. Les aviateurs furent promptement interrogés mais nièrent avoir connaissance de la présence de ces tracts. L'affaire devait prendre un tournant inattendu le 6 juin 1917. Le ministère des Affaires étrangères suisse informa le *Foreign Office* britannique qu'une note rédigée par leur équivalent allemand considérait tout aviateur lançant de la propagande comme étant en dehors des lois de la guerre.¹³

- 9 Un vent de panique souffla sur l'état-major britannique qui ordonna l'interruption des missions de propagande le 27 juin 1917. Cet arrêt fut toutefois de courte durée et la distribution de pamphlets reprit dès le mois suivant. Les Britanniques étaient en effet partagés, quant aux menaces allemandes, entre ceux qui voyaient dans l'attitude ennemie une tentative de bluff et les autres qui prenaient la menace au sérieux.¹⁴ Ces derniers allaient pourtant être confortés dans leur opinion. En octobre 1917, le gouvernement britannique fut informé, une fois encore grâce à l'intervention de la Suisse, de la tenue d'un procès afin de juger les pilotes infortunés abattus le 26 avril 1917 au motif d'avoir distribué des pamphlets contenant des insultes à l'encontre de l'armée allemande et le gouvernement.¹⁵
- 10 L'action du tribunal, en l'absence de lois internationales, se basait sur le *Militärstrafgesetzbuch* publié le 20 juin 1872, le manuel de loi militaire allemand. Le paragraphe 58 et son sous-paragraphe 9 prévoyaient la peine de mort pour trahison pour qui avait l'intention d'aider une puissance étrangère ou porter préjudice à l'Allemagne ou à ses alliés, et disséminait dans l'armée des proclamations hostiles.¹⁶ Le fait que les accusés soient membres d'une armée ennemie fut considéré comme un facteur atténuant par le procureur, qui réclama dix ans de prison, mais les aviateurs restaient toutefois susceptibles d'être jugés comme le prévoyait le même *Militärstrafgesetzbuch* et plus précisément le paragraphe 160, qui stipulait qu'un étranger ou un Allemand se rendant coupable d'un des actes mentionnés dans les paragraphes 57-59 et 134 durant un conflit avec l'empire allemand, serait puni en accord avec les châtiments mentionnés dans ces mêmes paragraphes.¹⁷
- 11 Le premier équipage fut acquitté sans difficulté car aucun tract n'avait été trouvé à l'intérieur du cockpit et il ne fut pas possible de prouver sa participation à une mission de propagande. Le deuxième équipage était dans une situation plus délicate en raison des liasses présentes dans la carlingue. La cour acquitta toutefois les deux officiers britanniques en raison de leur ignorance de l'illégalité de l'acte commis. Une proclamation fut cependant lue à haute voix devant l'assistance par le président du tribunal. Celle-ci, rédigée par le haut commandement allemand, déclarait les pamphlets incendiaires contraires aux lois internationales. Cette proclamation fut officiellement envoyée aux pays belligérants.¹⁸
- 12 Les alliées restèrent dubitatives face à cette manifestation de force. Les Français et les Britanniques poursuivirent les missions de propagande. Toutefois, un nouvel avion d'observation du 11^e Squadron de l'aviation britannique fut abattu par la chasse allemande le 17 octobre 1917.¹⁹ Les deux aviateurs furent trouvés en possession de tracts vantant les conditions de captivité dans les camps britanniques. Une cour martiale fut convoquée pour le 1^{er} décembre 1917. La presse allemande fit une publicité importante autour du procès à venir. Les officiers ne bénéficièrent d'aucune clémence et furent condamnés, après un procès basé une fois encore sur les paragraphes 58 et 160 du Code militaire, à dix ans de travaux forcés pour diffusion illégale de propagande. Cette condamnation allait entraîner un tourbillon de réactions diverses.²⁰
- 13 Les raisons qui poussèrent les Allemands à de tels procès étaient diverses. Suite à son succès de 1870, l'armée impériale avait développé une doctrine militaire se basant sur des principes rigides. Parmi les règles fondamentales régissant l'état-major se trouvait l'idée que l'ordre en territoire occupé devait être absolu. Cette vision, dérivée des principes monarchiste et nationaliste et associée au principe que la discipline signifiait la paix, était appliquée également en Allemagne en dépit des actions des démocrates et des socialistes.

L'idée que les alliés puissent répandre une propagande favorable à leur cause et de la sorte détruire l'harmonie idéalisée entre occupants et occupés était dès lors proscrite. Plus grave encore furent les tentatives de dissensions orchestrées au sein de l'armée impériale par les alliés. Les incitations à la désertion, à la reddition ou à la division telles que, par exemple, celles pratiquées auprès des troupes bavaroises, causaient de graves soucis auprès de l'état-major allemand.²¹ La date à laquelle les menaces furent exécutées correspondait à l'accroissement de l'activité propagandiste alliée. Il n'est pas étonnant que les autorités allemandes se soient décidées à agir afin d'interrompre cette guerre de papier, au risque d'exposer aux yeux de tous leur préoccupation et de faire aveu de faiblesse.

- 14 Les autorités britanniques interrompirent en janvier 1918 toute mission de propagande aérienne. Privé de son moyen de diffusion, le MI7(b) fut plongé dans l'inactivité. Le gouvernement protesta auprès des autorités allemandes et promit des représailles à l'encontre des aviateurs ennemis capturés dans des circonstances similaires. Il s'agissait toutefois d'une menace dénuée de tout fondement, les Allemands utilisant uniquement des ballons sans pilotes afin de disséminer leurs pamphlets. Le *Foreign Office* fit appel à des juristes afin d'examiner les lois internationales. Il fut conclu que rien n'avait été écrit en la matière et que dès lors, l'action de la cour martiale allemande était sans fondement. Une menace officielle, passée le 4 février 1918, fut transmise aux autorités du Reich. Il fut demandé qu'en accord avec la convention de La Haye, les deux captifs soient graciés comme le prévoyait la loi internationale sur les prisonniers de guerre.²² La sentence passée à l'encontre des aviateurs britanniques fut commuée temporairement en mars 1918, mais les Allemands insistèrent sur le caractère exceptionnel de ce pardon. Ils persisteraient dans leur intention de poursuivre tout aviateur capturé durant une mission de propagande.²³
- 15 Il serait toutefois trop simple d'attribuer l'arrêt des missions de propagande aux seules menaces formulées par l'Allemagne. Les archives britanniques révèlent en réalité de profondes dissensions entre services. Le *Royal Flying Corps* avait exprimé à de nombreuses reprises son mécontentement. Les aviateurs estimaient les risques trop importants par rapport aux gains potentiels. À plusieurs reprises, les officiers supérieurs de l'aviation avaient tenté de limiter l'influence de la propagande. L'affaire avait été débattue aux plus hauts échelons en présence du Premier ministre. Les menaces légales étaient une opportunité exceptionnelle pour le RFC. Les services de propagande interpellèrent Lord Weir, secrétaire d'état pour l'aviation, lors d'une réunion du ministère de la Guerre. Lorsqu'il lui fut demandé s'il comptait mettre à nouveau la force aérienne à disposition des services de propagande, il répondit de façon rusée qu'il serait ravi de s'exécuter s'il lui était prouvé que la campagne de persuasion avait un effet utile sur l'influence de la guerre. Démontrer l'infléchissement du moral ennemi n'était pas chose aisée.²⁴
- 16 La France allait adopter une position radicalement différente. Prévenue immédiatement après la première série de menaces formulée en juin 1917 par l'Allemagne, la Section de Renseignements de l'armée fut chargée d'examiner le caractère juridique de la situation. L'unité formula un avis dès le 9 juin 1917 qui fut transmis au nouveau commandant en chef des armées, le général Pétain. Cette note s'articulait autour de trois points. Le premier reconnaissait que la propagande aérienne n'était pas une forme de guerre reconnue par la convention de La Haye. La note précisait toutefois que le silence ne concernait non le fond mais uniquement la forme aérienne, inconnue au moment de la rédaction de la convention. Le second argument était plus pragmatique. L'Allemagne

utilisait également la voie des airs afin de propager de la propagande. Elle ne pouvait dès lors manipuler le silence de la convention dans son seul intérêt. Cet argument ne tenait toutefois pas compte des rapports établissant que les Allemands n'utilisaient que des ballons. Le troisième argument se concentrait sur les menaces exprimées à l'encontre de tout écrit jugé subversif. La Section de Renseignements souligna que toute critique était subversive. Dès lors, on pouvait entrer dans une escalade incontrôlable de condamnations et punitions et mettre en danger tout prisonnier de guerre. La conclusion était triple : 1° que la propagande devait être poursuivie ; 2° les réclamations allemandes devaient être repoussées ; 3° en cas de procès d'aviateurs, des mesures de représailles devaient être exercées à l'encontre des équipages de zeppelins.²⁵

- 17 Le général Pétain examina la note avant de transmettre son opinion au gouvernement. Ses conclusions différaient grandement de celles établies par la Section de Renseignements. Les Allemands n'avaient envoyé des journaux en français, principalement « *la Gazette des Ardennes* », que par ballon. Il n'y avait dès lors aucun aviateur ennemi susceptible d'être jugé pour des motifs similaires. Condamner des membres d'équipage de zeppelin était dangereux, voire absurde, car il ne s'agissait pas de la même activité et le risque était grand de créer un tourbillon de contre-représailles. Une escalade n'était pas souhaitable au moment même où l'armée française était confrontée au grave problème des mutineries suivant l'offensive du Chemin des Dames. Le général Pétain conclut son rapport en ces termes : « *À l'heure présente, où les facteurs moraux jouent dans la lutte un rôle de premier plan, il ne saurait être question de renoncer à la propagande aérienne. La coercition à laquelle recourt le Gouvernement allemand, en nous montrant bien qu'elle l'inquiète, nous engagerait plutôt à l'intensifier. J'avise nos aviateurs des peines auxquelles ils s'exposent en répandant des tracts. Les alarmes de l'ennemi leur soulignent suffisamment la gravité des blessures qu'ils lui causeront en persévérant dans cette voie. Quels que soient les dangers qui les menacent, leur patriotisme donnera le pas à cette considération* ». ²⁶
- 18 Les aviateurs français étaient en réalité sceptiques, voire hostiles aux missions de propagande. L'opinion couramment répandue dans les escadrilles était que, tant qu'à prendre des risques, il valait mieux lancer des bombes plutôt que du papier. L'aviation française ne connut cependant pas les vicissitudes que traversa son équivalent britannique. Il ne fut jamais question d'annuler ce type de missions. Au contraire, le nombre de tracts lancés ne fit que s'accroître jusqu'à la fin de la guerre.²⁷
- 19 La presse s'empara du problème. Les journaux virent dans ces menaces un aveu flagrant de faiblesse. « *Le Pays* » ironisa : « *On a vu l'aventure de ces deux aviateurs anglais qui, faits prisonniers par les Allemands, ont été soumis à un régime de dure punition parce qu'ils avaient lancé, du haut de leurs appareils, des proclamations. Un journal ajoute que les Allemands voient dans ce lancement une violation du droit des gens. Ainsi, on ne viole pas le droit des gens en lançant des bombes sur la population, on le viole en lançant des papiers !* ». ²⁸
- 20 En dépit des menaces, les aviateurs français ne comparurent jamais devant la justice militaire allemande et ce, malgré une intensification des missions de propagande. L'année 1918 devait voir une intensification de la diffusion de pamphlets. L'Allemagne était dorénavant accessible aux ballons à longue portée. De manière paradoxale, la propagande alliée allait servir les intérêts du haut-commandement allemand. Acculé après les échecs de l'offensive de mars 1918, le maréchal Hindenburg devait, dans un communiqué du 6 septembre 1918, attribuer le fléchissement de l'armée impériale non à la formidable pression militaire alliée mais à la campagne de pamphlets de propagande menée par les Français et les Britanniques. Cette manière de se disculper de l'inévitable

défaite allait construire en partie la fameuse thèse du « coup de poignard dans le dos ». L'argumentation fut reprise sans surprise par Hitler dans « *Mein Kampf* » où il vanta les effets de la propagande alliée.²⁹ L'appel d'Hindenburg eut pour effet de convaincre les sceptiques au sein de l'état-major britannique. Les avions furent à nouveau utilisés en dépit des menaces persistantes.³⁰

- 21 Un échange continu de notes eut lieu entre les Allemands et les alliés durant l'année 1918 afin de mettre un terme à la querelle juridique. Les Britanniques proposèrent de considérer tout aviateur capturé lors d'une mission de propagande comme prisonnier de guerre et traité en accord avec les dispositions de la convention de La Haye. Le gouvernement allemand répéta le 30 avril 1918 sa volonté de voir interdite l'utilisation de l'aviation de propagande et s'engageait à respecter cette interdiction. Dans le cas où un accord serait conclu entre les parties, les deux officiers aviateurs capturés le 17 octobre 1917, et jusque-là temporairement pardonnés, seraient définitivement graciés. Le ministère de l'Air britannique, qui aurait dès lors été définitivement débarrassé de ces encombrantes missions de propagande, fut tenté d'accepter la proposition allemande mais l'affaire n'était pas de son ressort. Le cabinet de Guerre balaya la proposition d'un revers de la main dans un télégramme daté au 4 octobre 1918. Seule la fin de la guerre mit fin aux controverses entre belligérants.
- 22 L'arrêt des hostilités laissait ouvert le problème posé lors du conflit en matière de propagande. L'aviation avait apporté un nombre certain de questions nouvelles qui furent débattues durant les années 1920. Une réunion à La Haye concernant l'établissement de règles en matière de guerre aérienne eu lieu de décembre 1922 à février 1923. L'article XXI du traité rédigé lors de cette conférence prévoyait que l'utilisation de l'aviation afin de disséminer de la propagande ne devait pas être considérée comme un crime et que les aviateurs capturés devaient être traités comme tout autre prisonnier de guerre. La convention fut signée par les nations participantes mais ne fut jamais ratifiée, en raison de conflits les opposant sur la restriction qu'un tel traité pouvait apporter face aux innovations technologiques. En effet, la Première Guerre mondiale avait démontré que la législation internationale était généralement en retard face aux avancées scientifiques et risquait de limiter l'utilisation de celles-ci en cas de conflit.³¹
- 23 La bataille juridique qui opposa les alliés aux Allemands concernant la propagande démontre l'importance de la notion de droit dans la Première Guerre mondiale. Les Allemands, attaqués à de nombreuses reprises pour la violation de la neutralité de la Belgique et leur manière de considérer comme un « chiffon de papier » le traité de Londres de 1839, prirent un risque majeur en matière de communication en initiant une série de procès basés sur le silence des lois internationales et sur des codes militaires et civils inadaptés aux circonstances. Sans surprise, la presse alliée s'empara de l'affaire, mais l'outrage causé par l'action judiciaire allemande fut contrebalancé par le déchirement interne que connut la force aérienne britannique. L'arrêt des vols au profit de ballons fut un frein évident à l'action de propagande. L'affaire démontre également la difficulté éprouvée par le législateur, national et international, au moment même où la technologie évoluait plus vite que la loi.

NOTES

1. P. TAYLOR, *Munitions of the mind*, Glasgow, William Collins Sons, 1990, pp. 24 et 163.
2. I. HULL, *Absolute destruction*, New York, Cornell University Press, 2005, p. 122.
3. « Ein Ausländer oder Deutscher, welcher in einem von Deutschen Truppen besetzten ausländischen Gebiete gegen Deutsche Truppen oder Angehörige derselben oder gegen eine auf Anordnung des Kaisers eingesetzte Behörde eine nach den Gesetzen des Deutschen Reiches strafbare Handlung begeht, ist ebenso zu bestrafen, als wenn diese Handlung von ihm im Bundesgebiete begangen wäre. » Anonyme, *Militärstrafgesetzbuch für Das Deutsche Reich*, 1872. [Online] Disponible sur http://www.documentarchiv.de/ksr/1872/militaerstrafgesetzbuch_deutsches-reich.html [Consulté le 8 février 2012].
4. I. HULL, *op. cit.*, p. 125.
5. *Le Ballon Poste et Dépêche Ballon*, années 1870 et 1871.
6. HANSI et E. TONNELAT, *À travers les lignes ennemies : trois années d'offensive contre le moral allemand*, Paris, éd. Payot, 1922, pp. 133-134.
7. J. SPAIGHT, *Air power and war rights*, Londres, Longmans, Green and Co, 1924, pp. 32 à 35.
8. *Idem*, p. 106.
9. Service historique de la Défense (SHD) 16N1569, Rapport du Grand Quartier Général à propos du plan de distribution de la propagande aérienne en date du 27 février 1917.
10. National Archives (NA) : AIR 1/678, Rapport rédigé par le Capitaine Morris à propos de la distribution de la propagande britannique et daté de 1920.
11. NA : AIR 1/588/204/82/68, Rapports du Royal Flying Corps pour les années 1916 et 1917.
12. Avion FE2B, numéro 4883, piloté par le Capitaine Hawkins avec comme observateur le Lieutenant Mc Entee et l'avion FE2B, numéro A1825 avec comme pilote le Lieutenant Hopkins et comme observateur le Lieutenant Stewart. Les deux avions furent abattus par l'Offizierstellvertreter Strum et le Leutnant Nebel, tous deux de la Jasta 5. N. FRANK, F. BAILEY et R. DUIVEN, *The Jasta war chronology*, London, Grub Street, 1998, p. 52.
13. NA : AIR 1/678, Capitaine Morris, *op. cit.*
14. Imperial War Museum London Archives (IWM LA) : Carnets inédits du Lieutenant-Colonel Lee, p. 169.
15. NA : AIR 1/678, Capitaine Morris, *op. cit.*
16. Le paragraphe 58 dit : « Wegen Kriegsverraths (§. 57) wird mit dem Tode bestraft, wer mit dem Vorsatze, einer feindlichen Macht Vorschub zu leisten oder den deutschen oder verbündeten Truppen Nachtheil zuzufügen » et le sous-paragraphe 9 « feindliche Aufrufe oder Bekanntmachungen im Heer verbreitet. » Anonyme, *Militärstrafgesetzbuch*, *op. cit.*
17. Le paragraphe 160 précise que « Ein Ausländer oder Deutscher, welcher während eines gegen das Deutsche Reich ausgebrochenen Krieges auf dem Kriegsschauplatze sich einer der in den §§. 57bis, 59 und 134 vorgesehenen Handlungen schuldig macht, ist nach den in diesem Paragraphen gegebenen Bestimmungen zu bestrafen. » *Idem*.
18. NA : AIR 1/678, Capitaine Morris, *op. cit.*
19. Avion BF2b, numéro A7231, piloté par le Lieutenant Scoltz et ayant comme observateur le Lieutenant Wookey. L'avion fut abattu par le Vizefeldzebel Bey de la Jasta 5. N. FRANK, F. BAILEY et R. DUIVEN, *op. cit.*, p. 108.
20. NA : WO 32/5141, Rapport concernant l'aspect légal de la distribution de propagande par avion en date du 12 avril 1918.
21. I. HULL, *op. cit.*, p. 126.

22. NA : AIR 1/678, Capitaine Morris, *op. cit.*
 23. SHD 16N1570, Rapport du Service d'Information concernant la position britannique sur la question des menaces allemandes daté du 5 février 1918.
 24. NA : AIR 1/32/15/1/176, Minutes du War Cabinet en date du 17 juillet 1918.
 25. SHD 16N1570, Rapport de la Section du Renseignement à destination du Général Pétain en date du 9 juin 1917.
 26. SHD 16N1570, Rapport du Général Pétain concernant les menaces allemandes au gouvernement en date du 26 juin 1917.
 27. G. BRUNTZ, *Allied propaganda and the collapse of the German empire*, Stanford University Press, California, 1938, p. 48.
 28. *Le Pays* en date du 8 février 1918.
 29. M. SANDERS et P. TAYLOR, *British propaganda during the First World War*, Hong Kong, MacMillan Press, 1982, p. 208.
 30. Anonyme, *The Times : History and encyclopedia of the war*, Part 270, Vol. 21, 30.12.1918.
 31. E. COLBY, « *Aerial Law and War Targets* » in : *American Journal of International Law*, n. 19, vol. 3, American Society of International Law, 1925, pp. 709-711.
-

RÉSUMÉS

La première guerre mondiale fut le théâtre d'une propagande sans précédent. Les nouvelles technologies, et principalement l'aviation, furent utilisées afin de disséminer des pamphlets et journaux à destination des soldats ennemis et des populations occupées. Les différentes conventions et lois internationales régissant les conflits n'avaient pas anticipé cette forme de guerre et le sort réservé aux soldats la pratiquant. Les Allemands décidèrent en 1917 de juger devant une cour martiale deux équipages britanniques accusés d'avoir participé à des missions de propagande. Cette volonté de poursuivre des soldats sur base d'une législation inexistante allait provoquer de profonds remous dans les états-majors alliés et soulever la question du droit aérien. Le présent article vise à examiner les législations en vigueur, la situation de la propagande aérienne ainsi que les incidents qui émaillèrent la distribution de celle-ci durant le conflit.

The First World War was the scene of unprecedented propaganda. New technologies, mainly aviation, were used to disseminate pamphlets and newspapers to enemy soldiers and occupied populations. Various international conventions and laws of conflict had not anticipated this kind of war and the fate of the soldiers practicing it. The Germans decided in 1917 to judge in a court martial two British crews accused of having participated in propaganda missions. This willingness to prosecute soldiers based on non-existent legislation would cause great dismay in the Allied staffs and raise the issue of air law. This article aims to review contemporary legislation, the status of aerial propaganda, as well as incidents in the distribution thereof during the conflict.

INDEX

Mots-clés : propagande, armée de l'air, grande guerre, avion, tracts

AUTEURS

BERNARD WILKIN

Historien de formation, il est maintenant basé à l'Université de Sheffield en Grande-Bretagne. Il consacre ses recherches à l'histoire de la propagande durant la Première Guerre mondiale ainsi qu'aux nouvelles technologies telles que l'aviation avant et pendant la grande guerre. Il est l'auteur d'un ouvrage et de plusieurs articles dans différentes revues internationales.