



14 septembre 1928

Laurent Eynac devient le premier ministre de l'Air

Parlementaire et aviateur

Né à Monastier-sur-Gazeille (Haute-Loire) le 4 octobre 1886, Victor André Laurent Eynac étudie le droit avant de devenir avocat à la Cour d'appel de Paris. Militant de l'alliance démocratique puis du parti radical et radical-socialiste, il est élu conseiller général de la Haute-Loire en 1913. Il accède aux fonctions de député de son département l'année suivante.

Lors de la mobilisation de 1914, Laurent Eynac est affecté à l'hôpital complémentaire n° 8 de Clermont-Ferrand puis au service des subsistances comme officier d'administration de 3^e classe (équivalent de sous-lieutenant) avant de passer dans l'aviation à sa demande en 1916. Affecté à l'escadrille de bombardement V 110, il est cité à l'ordre de l'Armée le 31 décembre 1916. En parallèle, il siège à la Chambre des députés au sein de laquelle il participe aux travaux de la sous-commission de l'Aéronautique rattachée à la commission de l'Armée. Le 14 mars 1917, il y interpelle le gouvernement sur la nécessité de bombarder l'industrie allemande afin de « porter la perturbation générale chez l'ennemi ».



DR

Une fois la paix revenue, outre ses mandats de député, il occupe de nombreux postes gouvernementaux liés à l'aviation. Il est notamment nommé quatre fois sous-secrétaire d'État à l'Aéronautique et aux Transports aériens entre 1921 et 1926. Ces postes et la légitimité qu'il en tire font de Laurent Eynac le candidat idéal pour unifier le paysage aéronautique français.

Comment unifier l'aviation française ?

À l'issue de la Grande Guerre, l'aviation française peine à évoluer sur les plans organisationnel et technique. En effet, la répartition de l'aéronautique dans quatre ministères différents – Guerre, Marine, Colonies, Commerce et Industries – disposant chacun de son propre budget et de ses circuits administratifs, ne permet pas d'imaginer une politique d'ensemble ambitieuse et cohérente. De son côté, l'industrie aéronautique française souffre de la chute drastique des commandes de l'État qui n'est pas compensée par les commandes d'appareils civils. Cette situation ne fait que renforcer l'idée d'indépendance et d'unification des aviateurs.

Plusieurs réformes sont proposées tout au long des années 1920. Cependant, de nombreuses oppositions, dont celle de l'armée de Terre qui refuse toute idée d'émancipation de son aviation, freinent le projet. Il faudra finalement attendre 1928, et notamment la mort dans un accident d'avion de Maurice Bokanowski, ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes et de l'Aéronautique, pour que le président du Conseil Raymond Poincaré décide de créer un ministère de l'Air. Celui-ci est confié à Laurent Eynac qui aura la lourde tâche de restructurer l'aéronautique française.

Ministre de l'Air

Nommé ministre de l'Air le 14 septembre 1928, Laurent Eynac occupe ce poste jusqu'au 4 décembre 1930. Durant ces deux ans, il réussit à organiser son ministère malgré les oppositions et, *via* son projet de loi du 11 janvier 1929, engage le processus institutionnel de **création d'une armée de l'Air indépendante**. Il lance également de nombreux programmes de construction aéronautique et signe divers accords internationaux. Occupant par la suite plusieurs postes ministériels dans les années 1930, il retrouve son portefeuille de l'Air le 21 mars 1940 et l'occupe jusqu'à l'arrivée au pouvoir du maréchal Pétain.

Sans activité politique durant l'occupation, il devient l'un des vice-présidents de l'Assemblée de l'Union française de 1947 à 1958, puis membre du Conseil économique et social jusqu'à sa retraite en 1964. Il meurt à Paris le 16 décembre 1970.

Adjudant Thomas Wagner, rédacteur au CESA

Sous la direction de Jean-Charles Foucrier, docteur en histoire, chargé de recherche et d'enseignement au SHD

