

Les débuts de l'aviation militaire française dans l'Oise durant la Grande Guerre (1914-1915)

par Jean-Yves Bonnard, directeur du CDDP de l'Oise

Durant la première année de guerre, l'aviation militaire française va connaître de profondes transformations qui la feront sortir d'une conception archaïque dans ses structures, ses pratiques et sa technologie, pour atteindre une conception plus moderne et mieux adaptée. Les rapides progrès de l'aviation durant la première décennie du XX^e siècle ont conduit l'armée française à prendre en considération les possibilités de ce nouvel outil d'observation au service de l'infanterie et de l'artillerie. Longtemps considérée comme un sport, l'aviation va faire la preuve de son efficacité dès les premières semaines de guerre et devenir une technologie indispensable. Les premières semaines de la guerre vont révéler le potentiel de l'aviation dans les domaines de l'observation, du renseignement, du bombardement et de la chasse. Le haut commandement français sera sensible au rôle décisif de l'aviation dans la prise de décision d'attaquer sur la Marne et l'Ourcq (septembre 1914) et sur l'évidence de la maîtrise de l'air avec la fixation du front au sol. D'abord méfiant sur l'usage de ce "sport" dans l'armée, il va rapidement se donner les moyens de développer l'aviation en réformant les principes d'utilisation de cette arme jusque-là d'accompagnement des forces terrestres: spécialisation et augmentation du nombre d'escadrilles et de pilotes, réduction des types d'avions, réouverture d'écoles de pilotage, modernisation des appareils et des armes embarquées... En quelques mois, l'aviation française aura fait sa révolution structurelle. Département traversé par le front et proche de Paris, l'Oise sera l'un des territoires de prédilection de l'aviation de guerre, à partir de terrain d'aviation installés sur les aérodromes d'avant-guerre (Corbeaulieu, La Vidamée, Chantilly) et sur des exploitations agricoles (Pierrefonds, Vauciennes, Breuil-le-Sec...). L'Oise connaîtra les moments forts de ces premiers mois de la guerre vue du ciel, marqués par la ruée allemande, les combats pour la fixation du front et la course à la mer.

L'organisation des escadrilles en août 1914

Créé par la loi du 31 décembre 1913, le service Aéronautique est d'abord considéré comme la 12^e Direction du Ministère de la Guerre en charge des questions de production et de formation. Lui est adjoint un Service des Fabrications de l'Aviation (le SFA), créé le 21 février 1914 et basé à Chalais-Meudon, qui assure les achats et la maintenance des appareils mais étudie aussi les projets de nouveaux avions.

A la veille de la Grande Guerre, l'aviation militaire française n'est qu'à ses balbutiements. Elle est constituée de 21 escadrilles de six appareils pour l'infanterie et deux escadrilles de trois appareils pour la cavalerie soit, au total, 132 avions contre 252 du côté allemand. Les machines françaises sont alors hétéroclites. On compte des monoplans (Blériot XI, Déperdussin TT, Nieuport 6M, Morane H, Robert Esnault-Pelterie N), des biplans à fuselage (Breguet AG4, Dorant) et des biplans sans fuselage (Maurice Farman 7, Henri Farman 20, Voisin 3, Caudron G3).

Avec la mobilisation générale puis la déclaration de guerre, quatorze nouvelles escadrilles seront créées portant leur nombre à 34.

L'escadrille a pour fonction d'observer et de renseigner le commandement sur l'activité au sol. Aussi, chaque escadrille a-t-elle à sa tête l'un de ses six pilotes et emmène-t-elle dans ses avions biplaces des observateurs rattachés à l'armée destinataire des observations.

Les missions d'observations sont ordonnées par le directeur de l'aviation, officier dont est dotée chaque armée jouant le rôle de conseiller technique auprès de son général commandant. Afin de coordonner

l'aviation « à l'avant », un officier général (le général Bernard) sera nommé en août 1914 à la tête d'un service aéronautique militaire au Grand Quartier Général (GQG).

Le département de l'Oise possède alors quelques terrains d'aviation privés dont celui de Corbeaulieu, près de Margny-lès-Compiègne, et celui de La Vidamée, près de Chantilly. Ils sont réquisitionnés pour accueillir sur leurs pistes les escadrilles se dirigeant vers le Nord de la France. Des pâtures deviennent aussi des terrains d'aviation provisoires. L'Oise n'est alors qu'un lieu de passage de ces escadrilles rejoignant les armées sur le front franco-belge.

Avec la mobilisation générale, l'organisation militaire de la France en temps de paix va être modifiée et restructurée. L'augmentation soudaine des effectifs des soldats imposée par la guerre conduit à la transformation des armées.

La VI^e Armée, par exemple, est créée le 26 août 1914 et placée sous le commandement du général Maunoury. Elle possède un service aéronautique dirigé par le capitaine Georges Bellenger, auquel lui sont adjoints le capitaine Mercier et le lieutenant de réserve Savary. Le chef du service aéronautique commande deux escadrilles : la REP15 (extraite de la IV^e armée) et la MF16 (extraite de la III^e Armée le 28 août) avec à leur tête respective le capitaine Geibel et le capitaine Mauger-Devarenes. A cette date, la REP15 compte sept pilotes, trois ordonnances, 14 mécaniciens, 17 conducteurs, deux motocyclistes, un comptable, un secrétaire, un manutentionnaire, un ouvrier en bois, un infirmier et un cuisinier, soit un effectif de 49 personnes qui augmentera de 18 quelques semaines plus tard avec notamment l'adjonction d'observateurs et de manutentionnaires.

En cette fin d'août, marquée par la retraite organisée des forces franco-britanniques, la mission des aviateurs se cantonne à l'observation des troupes lors des reconnaissances aériennes.

Accompagné d'un observateur, le pilote survole les positions adverses (colonnes en marche, bivouacs, rassemblements...) afin de les localiser, de les identifier et de les quantifier pour, au final, comprendre les intentions de l'ennemi.

Cet exercice réclame une parfaite maîtrise de son appareil par le pilote et un entraînement pour l'observateur. Tous les renseignements obtenus sont ensuite transmis par le chef du service aéronautique au chef du 2^e Bureau, en l'occurrence le commandant Dutilleul pour la VI^e armée. Ce dernier interprète les données, informe le GQG et prescrit de nouvelles explorations. Pour autant, le chef du service peut ordonner des missions complémentaires : d'autres observations, des largages de bombes ou de fléchettes, du réglage de tirs d'artillerie...

A peine formées, les escadrilles de la VI^e Armée vont être appelées à jouer un rôle décisif dans le déroulement de la guerre.

L'observation de la retraite alliée

La bataille des frontières perdues, les forces franco-britanniques exécutent un mouvement de retraite vers l'est de la région parisienne. Pour sa part, la I^{ère} armée de von Klück poursuit sa ruée vers la capitale avec l'objectif de l'envelopper par l'ouest, conformément au plan Schlieffen.

Venue en renfort, la VI^e Armée française doit se placer à l'aile gauche de l'armée britannique du Maréchal French. Le 29 août, la REP15 stationne donc à Saint-Just-en-Chaussée et la MF16 à Corbeaulieu pour remplir leurs missions de reconnaissance. Le lieutenant Prot fera le récit suivant :

« Le 30, le capitaine Mauger-Devarenes va se met-tre en relation avec l'Etat-Major de la VI^e Armée. Devant l'incertitude de l'avance boche, le capitaine Mauger-Devarenes envoie le lieutenant Prot en reconnaissance à Lassigny-Noyon. Départ à 17 heures, retour à 18 heures. Rencontre des troupes

amies entre Corbeaulieu à Noyon. A 19 heures, le Commandant d'escadrille donne l'ordre du départ et fixe Creil comme point de ralliement ».

Arrivée en appui, la VI^e Armée doit effectuer un repli et la direction de son service aéronautique s'installe à Creil le 1^{er} septembre tandis que les escadrilles REP 15 et MF16 doivent stationner à Persan-Beaumont puis à Ecoen le lendemain où s'est installé l'état-major de la VI^e Armée.

Pendant ce temps, les forces allemandes poursuivent leur objectif mais se voient ralenties dans leur progression en rive gauche de l'Oise au passage de l'Automne par les Britanniques qui opposent une vive résistance à Néry. Le Grand Quartier Général allemand décide alors de poursuivre les forces britanniques tout en conservant la direction de Paris. Ce mouvement des troupes allemandes vers l'est sera d'abord observé du ciel par l'escadrille de défense aérienne du camp retranché de Paris.

Ainsi, le 2 septembre, le sergent Louis Bréguet pilotant l'un de ses avions (il est pilote et constructeur dans le civil) et son observateur le lieutenant Wateau observent une forte colonne d'infanterie allemande au nord d'Ermenonville ainsi que l'incendie des villages de Montlognon, Mont-l'Évêque et Fontaine. Rien ne laisse alors présumer un changement de stratégie.

De leur côté, les REP 15 et MF 16 réalisent des reconnaissances sur les secteurs Ecoen-Beauvais-Amiens-Noyon-Verberie, détectent ce léger infléchissement et établissent que l'essentiel de la VI^e Armée a atteint l'Oise de Verberie à Pont-Sainte-Maxence et que des éléments avancés ont atteint Senlis et Crépy-en-Valois.

Cet après-midi là, les sergents Rouillères et Prudhommeaux s'envolent avec chacun à leur bord un obus de 155 qu'ils lancent sur les Allemands. Ce sera le premier bombardement aérien de l'histoire du département de l'Oise. En fin de journée, la progression allemande s'est concentrée à l'est de l'Oise. Pour le capitaine Bellenger, c'est sans doute le signe d'une attaque de la capitale par Crépy-en-Valois pour éviter les forêts. Pour son supérieur, le commandant Dutilleul, c'est là le résultat de mauvaises reconnaissances qui n'ont pas vu les troupes allemandes en rive gauche de l'Oise.

Le gouvernement français quitte la capitale, placée sous la protection depuis le 26 août du général Gallieni, gouverneur du camp retranché de Paris.

Mais dans la nuit du 2 au 3 septembre, le GQG allemand poursuit sa stratégie et ordonne de refouler les Français en direction du sud-est pour les éloigner de Paris. Au fil des heures, cette conversion des forces allemandes vers l'Ourcq s'accroît, et se traduit par l'abandon de sa progression le long de la vallée de l'Oise. Paris ne sera pas assiégé.

Le tournant du 3 septembre 1914

Le matin du 3 septembre, le capitaine Bellenger envoie une première série de reconnaissance dans le sud de l'Oise. Si des bivouacs de division sont observés près des routes Nanteuil-Crépy et Senlis-Verberie, le pilote Prot et l'observateur Hugel constatent à leur grand étonnement une absence de colonnes allemandes sur la route Dammartin – Nanteuil.

Dans l'après-midi, les quatre reconnaissances de la MF16 (Cesari, Rouillères, Jaguenaud et Prudhommeaux), envoyées notamment pour bombarder les bivouacs, observent des colonnes allemandes longues de 15 à 16 kilomètres en marche vers le sud-est. Elles confirment les observations de la REP15 qui a constaté le mouvement de colonnes allemandes de Verberie vers Senlis et de Creil vers Senlis.

En fin d'après-midi, cinq autres reconnaissances confirment ce mouvement de conversion mais l'une d'entre elle fait état de l'avancée de colonnes sur les routes Persan-Beaumont – Presles, Creil – Luzarches, Senlis – Survillers qui laissent craindre une attaque de nuit sur Paris.

Informé régulièrement de ces évolutions, le commandant Dutilleul reste pourtant persuadé de la progression de l'armée allemande vers la Basse-Seine et Paris. La transmission de ce mouvement vers l'est se fera néanmoins par le capitaine Bellenger à un officier de liaison de l'armée britannique et à un officier de liaison du Gouvernement Militaire de Paris. Le soir même, les REP 15 et MF16 rejoignent Vincennes

Le lendemain, 4 septembre, le lieutenant Prot part seul en reconnaissance sur l'itinéraire Nanteuil-le-Haudouin – Villers-Cotterêts – Betz à 2300m d'altitude et observe la continuation du mouvement vers le sud-est de la 1^{ère} armée allemande. Une autre reconnaissance exécutée au nord de Paris constate, pour sa part, que les quelques troupes allemandes lancées vers la capitale filent aussi vers l'Est.

Convaincu de ce mouvement de conversion, le général Gallieni, commandant le camp retranché de Paris, ordonne à la VI^e Armée française de marcher sur le flanc droit de la 1^{ère} Armée allemande en direction de Meaux. De son côté, informé du mouvement allemand, le général Joffre prend la décision de regrouper ses forces pour envelopper l'ennemi. Il élabore alors sa stratégie en concertation avec son allié anglais et prévoit son attaque pour le 6 septembre. Les Batailles de la Marne et de l'Ourcq arrêteront la progression des troupes allemandes mais ne parviendront pas à les encercler. Renforcée par l'escadrille de 5^e Division de Cavalerie, l'aviation de la VI^e Armée poursuivra ses reconnaissances, ses bombardements et ses réglages d'artillerie.

Au soir du 9 septembre, alors que les forces allemandes refluent sur la vallée de l'Aisne, la MF16 survole le secteur de Nanteuil-le-Haudouin puis, le 10 septembre, la région de Compiègne - Noyon - Soissons pour déterminer la ligne de front en devenir. Commencent alors, au sol, les combats pour la fixation du front et les prémices de la course à la mer. Le 12 septembre 1914, les forces de la VI^e Armée française parviennent à repousser celles de la 1^{ère} Armée allemande au-delà de la rivière Aisne. Compiègne et Cuise-la-Motte sont libérés mais les combats se poursuivent dans les secteurs d'Autrèche - Nampcel et de Ribécourt où un front se dessine.

Envoyées le jour-même à Villers-Cotterêts (Aisne) pour stationner sur le terrain de Pisseleux, les escadrilles REP15 et MF16 subissent le lendemain un violent orage qui enlève les tentes et abîme les avions. La REP15 demeurera sur ce terrain jusqu'au 6 octobre avant d'être versée dans la Xe Armée. La MF16, quant à elle, sera envoyée le 14 septembre à Vauciennes (Oise) pour stationner dans les hangars de la sucrerie.

Pendant les semaines qui vont suivre la stabilisation du front, la VI^e armée va connaître une réorganisation de ses unités. Plusieurs escadrilles lui sont rattachées telles la BL3 et la MF16, toutes deux stationnées à Vauciennes (sucrerie), la BL10 stationnée quelques jours à Vauciennes puis à Vivières (râperie de Pouy), dans l'Aisne, ou la HF19 stationnée le 23 septembre à Breuil-le-Sec (Oise) puis le 1^{er} octobre à Esquennoy (Oise).

La réorganisation de l'aviation

Conscient de l'apport déterminant de l'aviation dans la Bataille de la Marne et de ses multiples possibilités, le 13 septembre 1914, le général Joffre appelle Edouard Barès et lui confie la mission de rénover l'aviation. Il ne faudra que quelques jours à ce dernier pour établir un projet cohérent.

Sa première proposition consiste à augmenter le nombre d'escadrilles qui passeraient de 34 à 65, soit au total 390 avions.

Sa deuxième proposition vise à répartir les escadrilles par spécialités :

- 16 escadrilles d'armée, chargées de la chasse et de la reconnaissance
- 30 escadrilles de corps d'armée, chargées du réglage des tirs

- 16 escadrilles à disposition du GQG pour le bombardement
- 3 escadrilles à disposition des corps de cavalerie

Sa troisième proposition consiste à renouveler le parc aéronautique et à réduire la flotte aérienne à cinq types d'avions, au lieu de douze :

- Les avions de reconnaissances seront des biplans Maurice Farman (MF)
- Les avions de chasse seront des monoplans Morane Saulnier (MS)
- Les avions de réglages d'artillerie seront des biplans Caudrons (C)
- Les avions de bombardement seront des biplans Voisins (V)
- Les Blériot-Gouin accompagneront la cavalerie. (BG)

Cette limitation des marques d'avions a pour objectif de faciliter le commandement, l'organisation, le ravitaillement et le remplacement des pièces.

Le 8 octobre 1914, le général Joffre adopte les propositions d'Edouard Barès et, trois jours plus tard, nomme le général Hirschauer à la tête de la 12^e Direction pour les appliquer.

Ce renforcement de l'aviation va modifier l'organisation des Armées. Ainsi, sur le front de l'Oise, la VI^e Armée (placée sous le commandement du général Dubois le 13 mars 1915 succédant au général Maunoury), se voit dotée de nouveaux avions et nouvelles unités aéronautiques.

L'une d'entre elle, la BL10, est versée à la VI^e Armée le 5 octobre 1914. Elle stationnera d'abord à Vivières (Aisne) avant d'être déplacée à Hautefontaine (Oise) à partir du 30 janvier 1915, puis à la ferme Haut-Palesne à Pierrefonds (Oise) à partir du 28 juin 1915

Commandée par le capitaine Zaporoff, elle touche des Caudron G3, G4 et G6 qui la spécialisent dans le réglage des tirs d'artillerie. Elle sera rattachée, d'ailleurs, au 35^e Corps d'Armée à partir de juillet 1915 et deviendra la C10.

La BL3, quant à elle, basée à Vauciennes perçoit des Morane-Saulnier Parasol qui la prédisposent à la chasse et aux missions spéciales. Elle sera placée sous le commandement du capitaine Antonin Brocard le 18 mars 1915 et changera de dénomination en devenant la MS3 (pour Morane-Saulnier 3) le 25 avril suivant. Cette escadrille, reconnue comme étant celle des "Cigognes", réalisera encore longtemps ses missions d'observation du front surveillant notamment la vallée de l'Oise sur l'axe Noyon - Coucy-le-Château. Elle réalisera aussi quelques bombardements avec des obus embarqués, des repérages photographiques et des missions spéciales consistant à déposer de nuit dans les lignes adverses un soldat français pour réaliser des actions de sabotage.

La MS3 ne fera sa conversion dans la chasse que timidement, avec la victoire du capitaine Brocard, le 3 juillet 1915, remportée au mousqueton et au revolver sur un avion allemand dans le ciel compiégnois. L'Albatros C s'écrasera dans les environs de Dreslincourt. Ce sera le premier avion allemand abattu dans l'Oise après un combat aérien.

La mitrailleuse fera progressivement son entrée dans l'habitacle des appareils et sera d'abord utilisée dans les avions biplaces par les mécaniciens devenus mitrailleurs. L'utilisation d'avions monoplace fera du pilote un véritable chasseur.

Le 16 août 1915, la MS3 est transférée à Breuil-le-Sec (Oise), près de Clermont où siège le QG de la VI^e armée. Elle stationnera sur des terres agricoles reconverties en terrain d'aviation. Elle gagnera sept victoires au départ de cette aire d'envol, trois dans l'Oise (Fleurines, Chiry-Ourscamp et Noyon) et quatre dans la Somme, grâce au capitaine Brocard (1 victoire) et au jeune prodige compiégnois, Georges Guynemer (6 victoires).

Si l'année 1914 révèle le potentiel de l'aviation dans d'autres domaines que celui de l'observation, l'année 1915 est l'année des expérimentations et de l'organisation de cette nouvelle technologie au service de la guerre. Les escadrilles vont se spécialiser dans des missions (observation, bombardement chasse...), les aviateurs perfectionnent leurs techniques et les avions bénéficient d'un progrès sans cesse croissant.

Plan de l'article

Les débuts de l'aviation militaire française dans l'Oise durant la Grande Guerre (1914-1915)

L'organisation des escadrilles en août 1914

L'observation de la retraite alliée

Le tournant du 3 septembre 1914

La réorganisation de l'aviation

Pour citer cet article

Jean-Yves Bonnard, Les débuts de l'aviation militaire française dans l'Oise durant la Grande Guerre (1914-1915), Mémoire de l'Oise n°14, 16p, octobre 2011.

URL : http://crdp.ac-amiens.fr/cddpoise/oise14_18/debut_aviation_1915.php

ISSN : 1960-8349