

L'aéronautique militaire au Maroc avant 1914

par Marie-Catherine Villatoux et François Pernot

Revue historique des armées, n°1/2000, p. 89-97.

A la suite de la conférence d'Algésiras, tenue du 16 janvier au 7 avril 1906 et destinée à mettre un terme au contentieux franco-allemand issu du « coup de Tanger », la France voit sa position au Maroc se renforcer tant sur le plan économique que militaire. Pourtant, le pays reste secoué par des troubles et jusqu'à la convention de Fès du 30 mars 1912 établissant le protectorat français au Maroc, la France demeure nettement dans une posture militaire défensive. Si l'on connaît bien les récits pittoresques que certains officiers français de l'armée de Terre - et en particulier le premier d'entre eux, le général Lyautey¹ - ont fait du Maroc, de sa géographie et de sa population, on oublie que, pour la première fois peut-être, d'autres militaires nous ont laissé des écrits d'un genre nouveau, découvrant un pays non plus du sol, mais des airs, grâce au ballon puis à l'avion qui ne fait ses débuts au Maroc qu'en septembre 1911.

C'est le 7 septembre 1907 que débarque à Casablanca un bataillon de sapeurs-aérostiers composé de 57 hommes, sous les ordres du lieutenant Bienvenüe, et d'un ballon captif de 320 m³, le « Dar El Beida ». Cette arrivée fait suite aux violents combats qui, depuis le 1^{er} septembre, opposent près de 6 000 marocains aux 2 500 soldats du général Drude chargés par le gouvernement français de rétablir le calme à Casablanca après les incidents du mois de juillet.² Les aérostiers se voient ainsi confier des missions d'observation au profit des troupes terrestres, mais peu d'ascensions sont finalement effectuées en raison de difficultés climatiques (vents violents). Début mars 1908, comme un constat d'échec, les aérostiers reçoivent l'ordre de quitter le Maroc. Ils n'y reviendront plus.

¹ Voir en particulier : André Le Révérend, *Un Lyautey inconnu. Correspondance et journal inédits 1874-1934*, Paris, 1980, Perrin, 363 p.

² En juillet 1907, neuf ouvriers, dont cinq français, avaient été assassinés sur les chantiers d'une voie ferrée.

Il faut attendre 1911 et le contexte de la seconde crise marocaine, au cours de laquelle le sultan Moulay Hafid réclame l'aide de la France afin de rétablir l'ordre à Fès³, pour que la question de l'envoi de l'aviation soit soulevée au Parlement. Les députés sont cependant nettement divisés quant à l'opportunité d'une telle décision, la presse se faisant l'écho des débats. Pour les uns, il ne fait aucun doute que « *Des essais...ne peuvent encore être entrepris aux Colonies, on risquerait d'y multiplier les incidents et les accidents de toutes sortes, sans aucun bénéfice pour l'aviation d'abord, puis encore et surtout au grand détriment de pilotes et d'officiers remarquables, qui risqueraient leurs vies au-dessus de contrées désertes ou inhospitalières, certains, en cas de pannes ou d'accidents, de devenir...la victime de peuplades barbares*⁴... L'audace de nos pilotes n'aboutirait dans les conditions présentes qu'à des exploits fort héroïques mais d'une utilité stratégique extrêmement improbable. »⁵ Pour d'autres, cependant, c'est dans les colonies « où les communications sont peu commodes, que l'aviation, plus qu'ailleurs, pourrait rendre de grands services. En temps de guerre, ou de soulèvements indigènes - du genre des derniers événements du Maroc - l'aéroplane ne serait-il pas très utile pour aller en éclaireur et donner des détails précis sur la position de l'ennemi ?⁶... Voilà bien le cas où jamais de se rendre compte de la valeur des aéroplanes militaires, de leur puissance effective non seulement comme arme de découverte et de combat, mais aussi comme puissance morale... La vue seule de ces engins frappera d'abord de terreur les Marocains, mais que deviendront-ils, en recevant sur leurs têtes, les quelques projectiles, obus, boîte à mitraille, que nos aviateurs laisseront tomber sur leurs têtes. Que faut-il pour cela. Des appareils, nous en avons et qui ont fait leurs preuves, et nous ne manquons pas de pilotes... »⁷

Or, au mépris de toutes ces considérations, le 13 septembre 1911, le sapeur Henri Bregi et le journaliste René Lebaut, spécialement mandaté par *Le Petit Journal*, accomplissent un raid à caractère publicitaire entre Casablanca et Fès via Rabat et Mekhnès sur un biplan Breguet.⁸ Ce vol est une première dans la mesure où les territoires survolés sont encore largement inconnus et où les aviateurs sont

³ Pour l'arrière-plan politico-militaire, consulter plus particulièrement Anthony Clayton, *Histoire de l'armée française en Afrique, 1830-1862*, Paris, 1994, Albin Michel, pp. 113-123.

⁴ *L'Aéro*, 8 janvier 1911, cité par Alain Kurc, *L'aéronautique au Maroc, 1907-1914*, p. 7, dactyl.

⁵ *Le Journal*, 25 avril 1911, cité par Kurc, *op. cit.*, p. 7.

⁶ *L'Aéro*, 29 janvier 1911, cité par Kurc, *op. cit.*

⁷ *L'Aéro*, 27 avril 1911, cité par Kurc, *op. cit.*

confrontés à des problèmes nouveaux, tant au niveau du régime des vents que du fonctionnement des moteurs et des carburateurs en environnement chaud.⁹ Nouveauté également qui ne manque pas de surprendre les aviateurs, ils essuient à plusieurs reprises le feu de bandes marocaines. Un deuxième raid est effectué par Julien Servies, un civil, qui décolle d'Oudjda, le 14 octobre 1911, sur un Deperdussin avec pour mission d'éclairer la marche d'une colonne française depuis Berguent, mission au cours de laquelle il disperse des groupes dissidents.

La réussite du premier de ces raids achève probablement de convaincre les autorités françaises des mérites de l'aviation aux colonies. Dès le 28 septembre 1911, le ministre de la Guerre décide d'envoyer au Maroc le lieutenant Clavenad¹⁰ pour y étudier les possibilités d'installation d'une section d'aviation militaire, tester les matériels, commencer la reconnaissance des terres inconnues et assurer des services de liaison et de transport de courrier. Comment cette installation s'est-elle effectuée et quelle part l'aviation va-t-elle prendre à la colonisation du Maroc avant 1914 ? Quel regard les premiers aviateurs français portent-ils sur leurs missions et les conditions dans lesquelles elles se déroulent ? Telles sont quelques-unes des grandes questions auxquelles nous essayerons de répondre dans ce propos qui loin de prétendre à l'exhaustivité, veut avant tout rendre la parole à ces pionniers à travers les rapports officiels, mais aussi leurs écrits privés. Sur ce dernier point, le Service historique de l'armée de l'Air s'est vu confier tout récemment la conservation des papiers personnels du général de la Morlais¹¹ qui constituent un fonds d'une extraordinaire richesse sur la période allant de 1912 à 1914.

⁸ Cf. *L'Aérophile*, 15 octobre 1911. Voir à ce propos les articles parus dans *Le Petit Journal* et l'ouvrage de René Lebaut *De Casablanca à Fès en aéroplane*, 1911.

⁹ Serge Lainé, « L'Aéronautique militaire française au Maroc (1911-1939) » in *Revue Historique des Armées*, n°4, 1978.

¹⁰ Pierre Clavenad, entré dans les chasseurs à pied à sa sortie de Saint-Cyr en 1908, est affecté à l'aviation le 19 janvier 1910. Il vole sur Antoinette et Farman, passe à l'école d'aviation de Pau et obtient, le 8 janvier 1911, son brevet militaire (n°9). Après avoir été réintégré dans l'infanterie le 22 juillet 1912, il est reversé dans l'aviation le 30 décembre suivant. Il trouve la mort, le 17 avril 1913, dans l'accident survenu au ballon « Zodiac » à Nogent-sur-Marne.

¹¹ Entré à l'école de cavalerie le 1^{er} avril 1906, Armand des Prez de La Morlais est détaché au service de l'aviation militaire le 8 juin 1911 puis affecté au 1^{er} Groupe aéronautique et envoyé au Maroc à la fin 1912. Après avoir combattu en France, il est nommé au mois de juin 1916 chef du service aéronautique du Maroc où il restera jusqu'au 18 décembre 1917. Le général de brigade aérienne de La Morlais est décédé en 1963.

Une lente et difficile mise en place

Arrivé à Casablanca au début du mois d'octobre¹², Clavenad s'attache, jusqu'à la fin du mois de janvier, à rechercher des sites propices à l'installation d'avions au Maroc. Sitôt rentré à Paris, il rencontre le ministre, Alexandre Millerand, pour lui rendre compte de sa mission et préconise la création d'un centre d'aviation à Casablanca. Sa proposition est acceptée et, le 25 février, s'installe à Casablanca la première section d'aviation du Maroc occidental. Les effectifs comprennent alors quatre officiers-pilotes¹³, un sergent et trente hommes de troupes tandis que le matériel se compose de quatre monoplaces Blériot XI - deux autres arrivent dès le 24 mars -, de deux hangars, de quatre abris légers et d'une automobile Peugeot, soit plus de 45 tonnes de marchandises. Deux terrains sont aménagés à Casablanca et Rabat, tandis qu'un centre d'aviation se met en place quelque temps plus tard à Fès¹⁴. Dès la fin du mois de mars, les pilotes effectuent leurs premiers vols. Jusqu'en juin, ils assurent ainsi des vols de reconnaissance autour de Casablanca et Rabat et ce n'est qu'à partir de la mi-août qu'ils remplissent la mission d'éclaireurs et de courrier.¹⁵ Toutefois, ils ont conscience qu'ils pourraient rendre de plus grands services s'ils étaient mieux outillés. En cela, ils bénéficient de l'appui du général Lyautey, nommé en avril 1912 commissaire résident général au Maroc, qui n'hésite pas affirmer dès le mois de mai : « Il faut que les Marocains sachent que l'aéroplane est un instrument de guerre d'où peut tomber de quoi brûler ou faire sauter leurs douars... Il faut que les aéroplanes accompagnent les futures colonnes expéditionnaires... Il faut les projectiles réclamés depuis quatre mois et, pour commencer, 300 incendiaires, 300 brisants et 300 kilogrammes de fléchettes. »¹⁶ Or, le capitaine Clavenad rencontre d'énormes difficultés, malgré cet appui, pour obtenir le matériel réclamé. Avec l'accord de Lyautey, il se rend à Paris dès la fin du mois de mai pour tâcher d'accélérer les choses. Ses différentes démarches auprès du ministre restent cependant vaines. De guerre las, il décide de prendre la plume et le 20 juillet

¹² Voir au SHAT le dossier Clavenad, ainsi que le carton 3 H 314.

¹³ le capitaine Clavenad et les lieutenants Van den Vaéro, Trétarre et Do Huu. A partir du 25 mars, ce personnel se renforce du lieutenant Escot.

¹⁴ Pour des raisons logistiques, le centre d'aviation est par la suite transféré à Casablanca.

¹⁵ Le 17 août Van den Vaéro et Do Huu partent reconnaître la colonne Robillot à 20 km au sud de Fès. Le 21 août, le lieutenant Do Huu porte un pli au résident général.

¹⁶ Cité par Veujoz, *L'aéronautique militaire au Maroc, 1911-1945*, SHAA, 1963, bibliothèque du SHAA, G/1558, dactyl.

« Le Matin » publie en première page un article au titre percutant : « *Un cri de soldat* ». Au mépris de tout devoir de réserve, il n'hésite à alerter l'opinion – déjà très sensibilisée au fait aérien par les compte-rendus des opérations menées par les Italiens en Tripolitaine et par les nombreux récits de l'expédition Brégi et Lebault relatés par le « Petit Journal » - sur les problèmes rencontrés par les aviateurs au Maroc : « *Veut-on ou ne veut-on pas de l'aviation au Maroc ? Il serait tout de même temps de le savoir ! Voilà dix mois que le précédent ministre de la Guerre en a accepté le principe, en voilà six que celui-ci en a décidé l'envoi et nous ne savons pas encore à qui nous devons obéir !... Qui fournit notre matériel, qui le répare, qui l'entretient ? Qui fournit et paye notre personnel, et d'après quel tarif ? Mystère !... Après dix mois la section du Maroc n'a pas encore d'existence légale.* »¹⁷ Cet esclandre est lourdement sanctionné et deux jours plus tard, le capitaine Clavenad est réintégré au sein de son régiment d'infanterie d'origine. Au-delà de la péripétie, on ne peut comprendre tous les déboires rencontrés par les pionniers de l'aéronautique au Maroc sans se référer aux querelles qui, en métropole, ne cessent d'opposer Artillerie et Génie quant à l'attribution et au rôle futur des avions, en dépit de la décision prise en octobre 1910 de confier la toute nouvelle Inspection permanente de l'aéronautique militaire à un responsable du Génie, le général Roques. Ces polémiques s'accompagnent par ailleurs d'un débat de doctrine entre les tenants d'une aviation tactique au service de l'exploration du champ de bataille - l'artillerie - et les défenseurs d'une reconnaissance lointaine à but stratégique - le Génie. Le général Roques, quant à lui, reste persuadé que les grandes manœuvres, auxquelles participe l'aviation depuis 1910, permettraient de trancher ce débat et forger une doctrine d'emploi. Or, entre cette date et l'automne 1912, l'aéronautique militaire pâtit de cette situation, dont les répercussions se font ressentir jusqu'au Maroc. Ainsi l'organisation témoigne de cet imbroglio : la section d'aviation du Maroc dépend du 5^e Régiment du Génie pour l'habillement et la solde du personnel, du bataillon de sapeurs-aérostiers pour le recrutement des pilotes, de l'établissement de Chalais-Meudon¹⁸ et du dépôt de Versailles pour l'achat du

¹⁷ *Le Matin*, samedi 20 juillet 1912.

¹⁸ L'établissement de Chalais-Meudon, créé en 1877, était un laboratoire de recherche en aéronautique.

matériel et de l'approvisionnement.¹⁹ Fait remarquable, lorsque enfin une clarification des idées relatives aux modalités d'emploi de l'aviation en temps de guerre intervient en France au milieu du mois de septembre 1912, des décisions sur l'organisation de l'aéronautique au Maroc sont aussitôt adoptées.

La circulaire ministérielle du 19 septembre 1912 divise l'aéronautique en deux sections : celle du Maroc occidental et celle du Maroc oriental officiellement constituée par décision ministérielle le 1^{er} octobre 1912. Ces deux sections sont attachées aux troupes d'occupation et relèvent du point de vue de leur emploi tactique, directement des généraux commandants les troupes françaises au Maroc alors qu'administrativement elle sont dépendantes des directeurs du Génie. Toutefois, le général Lyautey conserve la haute main sur l'organisation car il lui appartient de « *déterminer la répartition de ces deux sections et de fixer l'emplacement des centres.* »²⁰ La section du Maroc oriental, constituée de cinq pilotes²¹ et équipée de biplaces Deperdussin, s'installe à Oudjda en novembre 1912 et effectue ses premiers vols en janvier 1913. Dès lors, les missions dévolues aux aviateurs se diversifient : ils assurent tout d'abord la liaison entre les colonnes et le commandement et des tâches de reconnaissance (accompagnés d'officiers d'état-major comme observateurs), en particulier pendant la révolte du caïd Anflous qui soulève le pays entre Mogador et Agadir. En avril 1913, l'aviation participe également aux opérations de la colonne Mangin au Tadla et explore les haut-plateaux de Berguent. Ils remplissent enfin le rôle d'estafettes, d'éclaireurs, de topographes et même ce que le général Lyautey désigne sous l'expression de missions de « *destruction* »²², c'est-à-dire les premiers bombardements aériens.

Dans le même temps, l'organisation géographique se précise avec une base principale, Casablanca chargée du ravitaillement général et des réparations et des lignes d'étapes que suivent les avions et qui sont au nombre de quatre : Casablanca-Fès, Casablanca-Casbah Tadla, Casablanca-Marrakech et Casablanca-Mogador. Ces lignes sont jalonnées de postes-relais où les aviateurs trouvent des abris pour le

¹⁹ *L'aéronautique au Maroc. Chapitre 1 : des origines au début de la guerre 1914-1918*, s.d., dactyl., SHAA, K 13 874.

²⁰ *Rapport fait au ministre le 19 septembre 1912*, n°4901bis-9/11, SHAA, C 34.

²¹ Les lieutenants Jeannerod, Magnin, Bruncher, Souleillan et Lalanne.

²² *Rapport du général Lyautey au ministre de la Guerre*, 4 septembre 1913, SHAA, C 34.

matériel et des dépôts d'essence. Les postes-terminus des lignes d'étapes sont pourvus quant à eux d'abris fixes, de hangars démontables, de matériels de rechange et de ravitaillement pouvant être utilisés pour la création de bases secondaires, si le besoin s'en fait sentir. La mise en place de l'aéronautique militaire au Maroc est parachevée au printemps 1913 avec la nomination du capitaine de Chaunac Lanzac²³ en tant que chef du service de l'aviation au Maroc, décision qui témoigne d'un réel souci d'unification.

De l'utilité de l'aviation au Maroc

La place de l'aviation dans la colonisation du Maroc avant 1914 et le regard que les aviateurs portent sur leur rôle et sur l'emploi de leur arme reste largement méconnu. En effet, le Service historique de l'ancien ministère de l'Air a vu disparaître un grand nombre de pièces à la suite du transfert de ses archives vers Toulouse en 1940. Les historiens ne disposent plus que de papiers disparates parmi lesquels figurent quelques rapports d'aviateurs comme celui²⁴ rédigé en décembre 1912 par le chef d'escadron Félix²⁵, envoyé en mission à la fin septembre pour inspecter et remettre sur pied l'aviation au Maroc après le coup d'éclat du capitaine Clavenad. Le capitaine de Chaunac Lanzac a également transmis, à l'été 1913, un texte capital – dont malheureusement plusieurs feuillets ont disparu – sur l'état de l'aviation au Maroc et son emploi au général Lyautey, dont l'intérêt pour l'aéronautique au Maroc est nettement visible à la lecture des lettres qu'il adresse en 1913-1914 au ministre de la Guerre et aux généraux à la tête des troupes coloniales.

Si l'on en croit Chaunac Lanzac, les raisons qui présidèrent à l'envoi d'une section d'aéroplanes au Maroc semblaient plus d'ordre politique que militaire : « *Monsieur le*

²³ Engagé volontaire en octobre 1890 au 33^e régiment d'artillerie, de Chaunac Lanzac passe en mars 1895 au 38^e d'artillerie avec lequel il part à Madagascar jusqu'en décembre puis en Algérie jusqu'en avril 1896. Puis il intègre l'école militaire d'artillerie et du génie. En avril 1899, le lieutenant de Chaunac Lanzac rejoint le 1^{er} régiment d'artillerie de marine, passe au groupe d'Afrique et des Antilles et repart à Madagascar. Nommé capitaine en avril 1902, il appartient au groupe des batteries de Diégo-Suarès, puis rentre en France. C'est en janvier 1911 qu'il obtient le brevet de l'aéro-club ; le 6 mai suivant, il est breveté militaire (n°8). Peu de temps après, il organise le service de l'aviation lors des manœuvres de l'Est.

²⁴ Ce rapport est conservé au SHAT, carton 3 H 115.

²⁵ Julien Félix intègre en octobre 1891 le 32^e régiment d'artillerie où il sert successivement en Guyane, à Madagascar, au Tonkin et en Cochinchine. Le capitaine Félix obtient à Etampes le 2 juillet 1911 son

ministre de la Guerre dans une lettre adressée le 18 janvier 1912 à Monsieur le général inspecteur permanent de l'aéronautique ne voyait dans l'organisation des sections d'aviation au Maroc que le moyen de satisfaire l'opinion publique qui venait de voir l'effort aéronautique produit par l'Italie en Tripolitaine, de frapper l'esprit des indigènes et de créer un terrain d'expérience pour les pilotes. C'est bien dans cet esprit dégagé de tout but militaire immédiat que semble avoir voulu débiter les premiers pilotes au Maroc. Leur crainte de l'opinion publique et leur inexpérience dans un pays à peine ouvert, les ont placés immédiatement devant des difficultés énormes dont ils sont sortis diminués dans l'opinion militaire. »²⁶ Dès lors on comprend mieux les multiples embûches auxquelles sont confrontés les aviateurs à leur arrivée au Maroc et que stigmatise fort bien le résident général : « je crois pouvoir déclarer que les tâtonnements inévitables au début de toute organisation nouvelle, une orientation incomplète sur les conditions d'emploi des avions, le nombre restreint des pilotes, des observateurs et des appareils ont été les causes primordiales du peu d'importance des services rendus. Au début, de février à septembre 1912, la section d'aviation, insuffisamment organisée et sans plan d'action convenable se déplaçait sans rendre aucun service, entre Rabat, Fez et Casablanca... »²⁷ Or, dans leurs rapports, les aviateurs présentent fréquemment le Maroc comme un pays des plus déroutants. En ce qui concerne le climat, le lieutenant de la Morlais, affecté en décembre 1912 à la section du Maroc occidental, note que pendant la période d'été la température, très chaude à l'intérieur du pays provoque des remous violents, des courants verticaux et rend l'air peu portant aussi les ascensions deviennent-elles parfois difficiles, dangereuses, voire même impossibles.²⁸ Dans de telles conditions, la moindre défaillance technique peut coûter la vie des pilotes. Ainsi, le lieutenant Sainte-Lagüe, arrivé en décembre 1913 à Casablanca pour renforcer la section du Maroc occidental, disparaît tragiquement le 4 mai aux commandes de son Blériot « pris au cours d'un virage par un vent de côté qui fit chavirer l'appareil. »²⁹ Comme le souligne le général

brevet de pilote militaire (n°13). Nommé directeur du centre d'aviation d'Etampes, il bat le record du monde de hauteur en août 1911.

²⁶ Rapport du capitaine de Chaunac Lanzac, 17 août 1913, SHAA, C 34.

²⁷ Rapport du général Lyautey au ministre de la guerre, op. cit.

²⁸ Citation du rapport de la Morlais dans le rapport du général Lyautey, commissaire résident général de la République française au Maroc adressé au ministre de la Guerre, Rabat, 4 septembre 1913, SH,AA, C 34.

²⁹ SHAT, dossier Sainte-Lagüe, cité par Kurc, op. cit., p. 77.

Lyautey, « il semble bien que l'insuffisance de force ascensionnelle ait eu sa part dans l'accident qui...a coûté la vie au lieutenant Sainte-Lagüe. Le départ avait lieu...à l'altitude de 1 800 mètres, c'est-à-dire à peu près à la hauteur limite que permettent les appareils. »³⁰ Par ailleurs, la luminosité moindre qu'en France, la fréquence des brouillards, augmentent les risques d'erreur et trompent les observateurs sur le relief et la distance du sol. Ainsi, le matin, aux heures les plus favorables au vol, on remarque fréquemment au ras du sol une buée imperceptible, mais assez opaque cependant pour empêcher le pilote de s'élever à plus de 200 m. Tout ceci n'est pas sans conséquence sur le matériel qui se trouve soumis à des conditions bien différentes de celles qui prévalent en France. Le commandant Félix souligne ainsi que « pour plusieurs appareils les réservoirs d'essence ne communiquaient plus par suite de l'accumulation de poussière sur les tamis ou dans les tuyaux très étroits de communication... La carburation est plus délicate qu'en France et les moteurs y chauffent facilement. Le vent soulève des nuages de poussière ténue qui, malgré toutes les précautions, pénètre dans les moteurs et tend à les gripper. Tous les organes métalliques rouillent facilement. Le bois s'y gondole... Les toiles travaillent beaucoup et leur tension varie constamment et rapidement avec l'état atmosphérique. Les colles sont en général mauvaises et ne tiennent pas... Les hélices Chauvière non entoillées s'y décollent... Des quatre Blériot modèle 1911, deux sont très fatigués ; ils sont à revoir entièrement, il serait prudent d'en changer les ailes et les stabilisateurs... Les autres appareils modèle 1911 sont moins fatigués mais sont néanmoins à revoir entièrement et soigneusement. »³¹ Ces problèmes de matériel semblent bien une constante qui marque l'histoire des premiers aviateurs français au Maroc. Le lieutenant de la Morlais consacre ainsi, en juin 1914 (c'est-à-dire un an et demi après le départ du commandant Félix), un long rapport sur la question où il fait remarquer « l'insuffisance de nos moteurs et l'imperfection de nos appareils... Un Blériot 80 HP...ne peut à partir des époques chaudes dépasser 1 400 mètres d'altitude... Les moteurs des HP subissent comme les moteurs en pays chaud une diminution de force par le fait de la différence de carburation... Un autre inconvénient non moins grave que le précédent...c'est la mauvaise visibilité du Blériot. Ce défaut est dû aux angles morts considérables occasionnés par le capot

³⁰ Rapport du général Lyautey au ministre de la guerre, 12 juin 1914, SHAA, C 34.

³¹ Rapport Félix du 15 décembre 1912, SHAT, 3 H 115. En août, les monoplaces allaient être remplacés par des biplaces.

et les ailes qui dérobent à l'observation une très grande partie du terrain..., plus particulièrement en montagne quand l'observation doit porter sur des vallées très rapprochées comme dans les massifs montagneux des Tsoul et des Riata. »³² Le général Lyautey se fait du reste l'écho quelques jours plus tard de ces constatations et réclame instamment l'envoi de matériels plus modernes et mieux adaptés. Une autre importante difficulté que rencontrent les pilotes en Afrique du Nord concerne le terrain, les aviateurs soulignant que, lorsqu'ils survolent « des territoires occupés..., le manque de routes, de villages, de grands bois visibles, de grandes vallées nettement tracées, de tous points de repère saillants, les empêche souvent de situer avec précision les résultats de leurs observations. »³³ Dans ses papiers personnels, le lieutenant de la Morlais retrace avec une grande précision comment des observateurs dressent pour le compte des colonnes d'infanterie, lors des vols de reconnaissance, les premières cartes sommaires du pays : « j'avais comme compagnon d'avion un capitaine d'infanterie..., dessinateur remarquable qui prenait sur des feuilles d'album les croquis panoramiques du pays avec une échelle approximative, lequel croquis était ensuite jeté à la colonne dans une enveloppe lestée. Il ne faut pas oublier, en effet, qu'aucune carte du Maroc n'existait à ce moment et en particulier de cette région sud de Mogador dans laquelle bien peu d'européens s'étaient aventurés jusque là. Ce modeste document, dont on peut sourire aujourd'hui constituait donc, malgré tout, un renseignement déjà appréciable pour le commandant de la colonne. C'était en tout cas le seul qu'il eut entre les mains concernant la topographie du pays. » Pourtant, si ce croquis panoramique s'avère précieux, il reste néanmoins des plus imprécis, sachant que, comme le constate de la Morlais, « pris de l'altitude de l'avion, il ne représentait pas le sol sous le même angle que l'apercevait le piéton et quantités de détails importants pour le combat ou la sécurité échappaient au crayon. Il fallait quelque chose de plus précis que seule la photographie pouvait donner. »³⁴ Loin de freiner l'enthousiasme des aviateurs, tous ces obstacles, qu'ils soient d'ordre naturel ou technique, ont souvent permis d'élaborer, au prix de multiples tâtonnements, de nouvelles

³² Rapport du Lieutenant de la Morlais au colonel, chef d'état-major du résident général, 2 juin 1914, SHAA, fonds Des Prez de La Morlais, Z 35 340.

³³ Citation du rapport de la Morlais dans le rapport du général Lyautey, commissaire résident général de la République française au Maroc adressé au ministre de la Guerre, Rabat, 4 septembre 1913, SHAA, C 34.

³⁴ *Les origines du bombardement par avion*, texte manuscrit rédigé par Armand Des Prez de La Morlais au cours de son internement à Rennes en novembre 1942, SHAA, fonds Des Prez de La Morlais, Z 35 342.

méthodes d'emploi de l'aviation militaire en temps de guerre et - élément fréquemment occulté - de poser les bases d'une doctrine avant même la Grande Guerre. En ce domaine, le lieutenant de la Morlais reste un extraordinaire précurseur, prônant dès 1913 l'emploi d'appareils photographiques, de la TSF et surtout le bombardement par avion. Dans ses écrits, il rappelle qu'au cours de ses nombreux vols de reconnaissance, il avait eu l'occasion « *d'apercevoir des bandes de partisans embusqués dans les bois, les ravins ou les cols* » où il avait « *bien souvent déploré de n'avoir pas autre chose à leur jeter que les pierres dont* » son compagnon et lui « *bourraient (leurs) poches avant le départ. L'idée venait tout naturellement de la bombe ou de la grenade à leur jeter.* » La Morlais et Van den Vaéro décident ainsi conjointement de soumettre un certain nombre de propositions au colonel Hirschauer, demandant : « *la création de bombes ou de grenades destinés à être jetés sur l'ennemi du haut de l'avion ; l'envoi d'un appareil photographique susceptible d'améliorer les vues panoramiques au lieu de les dessiner avec un crayon ; la recherche d'un appareil de TSF pouvant mettre en communication l'avion avec les radios-télégraphistes* » des troupes en marche. Or, comme La Morlais le note avec humour dans ses souvenirs : « *soit que le colonel...fut absent, soit qu'il fut empêché par d'autres occupations, ce fut son adjoint, le commandant B., qui répondit à notre demande par une lettre ainsi conçue : "...quant au matériel auquel vous faites mention, permettez-moi de m'étonner, mon cher Van den Vaéro, que parti de France avec un esprit sain, le soleil d'Afrique ait déjà tellement agi sur votre cerveau que vous en soyez arrivé à demander des choses aussi irréalisables. Vous savez qu'il n'existe pas dans nos arsenaux de bombes pouvant répondre à l'usage que vous leur réservez. En ce qui concerne la TSF je ne sache pas que nos avions puissent porter des pylônes et l'attirail nécessaire à des postes émetteurs et récepteurs. Enfin pour vous donner satisfaction dans toute la mesure du possible, je fais joindre au prochain envoi de matériel l'appareil photographique demandé. De La Morlais a fait du bon travail à la colonne de Mogador, son chef l'a reconnu par la citation qu'il lui a décerné. Continuez ainsi, tout ira bien...en songeant que le sort de l'Alsace-Lorraine ne se joue pas sur la Moulouya."* »³⁵ Il semblerait, d'après Armand de La Morlais, qu'à la fin de l'année 1913 soit enfin parvenu au Maroc « *une lettre de la section aéronautique du ministère de la Guerre nous signalant qu'un certain Danois, Haasen*

³⁵ *Idem.*

(lire Aasen) s'était présenté à diverses reprises au ministère de la Guerre pour y proposer l'achat de bombes d'aviation de son aviation. Ces bombes, dont la description était jointe, correspondait à nos desiderata exprimés avec tant d'insistance.³⁶ Une commande pouvait lui être passée... Nous demandâmes que l'on en commande 400. Cet envoi nous arriva au début de l'année 1914. » Entre-temps, les aviateurs avaient fait réaliser des copies en terre glaise de ces projectiles ainsi que des viseurs qu'ils accrochaient au flanc de leur Blériot. Les bombes sont pour la première fois employées lors du déplacement de la colonne Gouraud, partie de Fès en avril 1914 pour soumettre les tribus dissidentes et s'emparer de Taza. Ces premiers bombardements « produisirent sur les rebelles indigènes un grand effet moral. Nous ne tardâmes pas à en connaître les effets par les indigènes prisonniers qui nous signalaient qu'en tel endroit le bombardement avait fait tant de tués ou de blessés parmi les dissidents, ailleurs c'était un troupeau qui avait subi des pertes ou des douars qui avaient levé leurs tentes par crainte de bombardements. Nous nous rendions d'ailleurs nous-mêmes compte de la crainte que nous inspirions par la rapidité avec laquelle se dispersaient maintenant les groupes de guerriers à l'approche de l'avion. Nos pots fulminants lançant quelques balles dans un court rayon de leurs points de chute étaient devenus un sujet de terreur à tel point qu'en plusieurs régions les souks eux-mêmes furent supprimés par crainte du "Teiara" comme les indigènes avaient coutume d'appeler les aviateurs. »³⁷ Les résultats s'avèrent tellement encourageants que début juillet le général Gouraud adresse un télégramme de félicitations au lieutenant de la Morlais, réclamant l'intensification de ces missions. A la fin du même mois, un rapport d'ensemble sur les bombardements est adressé au général Lyautey, rapport qui malheureusement s'est perdu. Gardons-nous toutefois de trop extrapoler sur ces quelques expériences et sur leur importance : chaque avion ne pouvait voler que deux à trois heures par jour et emporter un maximum de quatre à cinq bombes d'environ trois kilos. Si, en 1914, d'une façon générale, il ressort un enthousiasme certain de la part des officiers pilotes qui se sont acquis l'estime des états-majors sur place qu'ils ont convaincu de l'utilité de l'aviation, celle-ci apparaît cependant comme une arme qui reste longtemps méconnue des officiers de l'armée coloniale. Le

³⁶ Ces projectiles de 3 kilos environ et de forme cylindrique étaient surmontés d'un manche en bois d'une vingtaine de centimètres à l'extrémité duquel était fixé un petit parachute. Voir René Martel, *L'aviation française de bombardement*, Paris, 1939, P. Hartmann Editeur, p. 10.

général Lyautey n'avait pas été le dernier à constater, en septembre 1913, « *que les commandants de colonne n'ont pas su généralement organiser leur service d'aviation... et ont en outre fait preuve d'une prudence excessive dans l'utilisation des aviateurs... Souvent les officiers-aviateurs ont du demander eux-mêmes à exécuter des reconnaissances.* »³⁸ Pour le commissaire résident général de la République au Maroc, s'il est exact que l'aviation n'a qu'une action limitée car les reconnaissances des positions ennemies sont souvent inefficaces, les aviateurs ne disposant que de moyens très empiriques et sommaires pour faire connaître rapidement au sol les résultats de leurs observations, il n'en demeure pas moins que l'aviation est une arme d'avenir, un outil obligé dont il s'attache à préconiser l'emploi systématique. Lyautey précise ainsi que « *les enseignements qui ont pu être tirés des incertitudes du début et des erreurs commises, dans l'emploi de l'aviation au Maroc ont enfin permis d'asseoir une doctrine, et de concevoir une organisation d'ensemble qui est actuellement en voie de réalisation. L'aviation semble appelée à être utilisée comme agent de liaison, de reconnaissance, et éventuellement de destruction, près des colonnes qui opèrent dans la zone de contact des tribus non soumises.* » Ces missions sont bien celles qui sont exécutées par les aviateurs jusqu'à l'été 1914, en particulier lors de l'escorte de la colonne Gouraud, et qui seront reprises sur le théâtre européen quelques mois plus tard. Or, s'il est un événement qui a bouleversé l'analyse du résident général, c'est la mort le 8 avril 1914 du capitaine Hervé – chef du centre de Casablanca depuis août 1913 – et de son mécanicien, le caporal Rocland, tués par des dissidents. Le jour même, Lyautey adresse aux généraux commandants les troupes et au chef du service de l'aviation un rapport capital sur le rôle et l'emploi des aéroplanes au Maroc. D'entrée, il souligne que « *ce rôle et cet emploi ne peuvent être les mêmes dans la guerre au Maroc que dans une guerre européenne...* » Si à l'automne 1913, Lyautey restait convaincu que l'avion demeurerait avant tout un extraordinaire instrument de propagande, à la fois « *réconfort pour les troupes* » et « *sujet d'étonnement et de crainte pour les indigènes* », à la lumière de la tragique disparition de deux aviateurs, il a soudain pris conscience que « *tout aviateur atterrissant en avant de la ligne de nos postes court à une mort certaine. Son cadavre, ses effets, son appareil tombé aux mains des dissidents sont autant de trophées de victoire pour ces derniers...* Et sa mort, loin d'avoir

³⁷ *Les origines du bombardement par avion, op. cit.*

seroi la cause de la France, peut avoir au contraire de graves répercussions politiques en portant atteinte au prestige de nos armes et en forçant le commandement à une intervention militaire qui n'était pas dans ses intentions. »³⁹ En conclusion, le résident général pose les bases d'une « aviation de guérilla » dont il développera et exploitera les principes dans les années 20, au moment de la Guerre du Rif : « Les services que peut rendre l'aéroplane au Maroc comme moyen d'exploration et de destruction sont infiniment plus restreints que dans la guerre européenne, en raison de l'absence générale de groupements ennemis de quelque importance ou de leur extrême mobilité quand par hasard il s'en forme momentanément. »⁴⁰

Ainsi, au début de 1914, en dépit des résultats obtenus, le service de l'aviation au Maroc demeure l'objet de critiques qui trouvent un écho certain à la tribune du Parlement. Le rapporteur du budget de 1914 invite même le ministre de la Guerre à donner son avis sur l'opportunité de la suppression éventuelle de ce service. L'état-major de l'armée estime alors que d'un point de vue strictement militaire, les sections d'aviation ne rendent pas aux troupes françaises des services en rapport avec les dépenses qu'elles entraînent et constituent un encombrement pour les colonnes avec lesquelles elles avancent. Toutefois, pour des raisons d'ordre technique et moral, il ne se prononce pas pour leur suppression, indiquant en effet « *qu'indépendamment des services que peuvent rendre les avions comme agents de liaison et, dans une mesure très restreinte, comme agents d'information, il est indéniable que le Maroc offre à nos aviateurs militaires le moyen de perfectionner leur entraînement, leur coup d'œil et leur audace. Au point de vue moral, la présence des escadrilles reconforte nos troupes et inquiète nos adversaires... L'opinion publique comprendrait difficilement que la France, avec le rang qu'elle tient dans le monde de l'aviation se laissât devancer dans ses campagnes africaines par l'Italie et par l'Espagne. »⁴¹*

A partir de l'été 1914, la guerre empêche l'aviation militaire au Maroc de se développer et les deux escadrilles sont rapatriées sur le 1^{er} groupe d'aviation à Dijon dès les premiers jours de la mobilisation. Seuls deux petits détachements restent au

³⁸ Rapport du général Lyautey au ministre de la guerre, 4 septembre 1913, op. cit., SHAA, C 34.

³⁹ Rapport du général Lyautey du 8 avril 1914, SHAA, fonds Des Prez de La Morlais, Z 35 340.

⁴⁰ *Idem.*

Maroc, l'un à la disposition de la colonne Gouraud à Souk el Arba ; l'autre attaché à la colonne Baumgarten, mais les pilotes de ces deux formations seront eux aussi très vite envoyés en France. Ce n'est qu'en 1916 que le général Lyautey pourra recréer une véritable aviation militaire au Maroc, avec le concours toujours si précieux du capitaine de La Morlais.

ANNEXES

D'après Alain Turc, *L'aéronautique au Maroc, 1907-1914*, pp. 97 et 99, dactyl.

Personnel navigant du Maroc occidental

NOMS	DATES D'ARRIVÉE	DATES DE DÉPART
Bousquet	30 juin 1913	3 août 1914
Cazes	1 ^{er} août 1913	+ 22 septembre 1913
de Chaunac-Lanzac	1 ^{er} mai 1913	27 décembre 1913
Clavenad	25 (ou 20) février 1912	28 mai 1912
Do Huu	(20 ou) 25 février 1912	16 juin (ou 20 juillet) 1913
Escot	23 (ou 25) mars 1912	16 mai 1912
Faure	29/31 décembre 1913	3 août 1914
Feierstein	9 octobre 1913	1 ^{er} (ou 3 ou 4) août 1914
Hervé	9 août 1913	+ 5 avril 1914
des Prez de La Morlais	19 (ou 20) décembre 1912	6 août 1914
Péretti	9 octobre 1912	3 (ou 4 ou 9) août 1914
de Durand de Prémorrel	(27 ou) 30 juin 1914	3 (ou 4) août 1914
Sainte Lagüe	27 (ou 29) décembre 1913	+ 4 mai 1914
Trétarre	(16 ou) 24 (ou 25) février 1912	13 septembre 1912
Van den Vaéro	(20 ou) 25 février 1912	(2 ou) 3 août 1914

⁴¹ Cité par M. Veujoz, « L'aéronautique au Maroc de 1911 à 1945 », SHAA, 1963.

Personnel navigant du Maroc oriental

NOMS	DATES D'ARRIVÉE	DATES DE DÉPART
Bruncher	23 (ou 24) novembre 1912	6 novembre 1913
Jeannerod	27 juillet 1912	entre le 4 et le 8 août 1914
Lalanne	9 juillet 1913	3 août 1914
Magnin	23 novembre 1913	août 1914
Radisson	12 janvier 1914	entre le 4 et le 8 août 1914
Souleillan	1 ^{er} ou 8 février 1913	+ 24 septembre 1913