

À la reconquête de la France

www.aerostories.org

Première époque : le réarmement (janvier 43 - août 44)

C-J. Ehrengardt

Le texte qui suit ne représente que le première partie de l'article publié dans le n° 23 d'Aéro-Journal (février 2002).

Le premier épisode de la reprise de la lutte par l'aviation d'Afrique du Nord, qui s'achèvera par la libération du territoire national, nous entraîne de la campagne de Tunisie à la veille des débarquements en Provence, à travers les méandres du réarmement par les Anglais et les Américains.

La reprise de la lutte : telle est l'expression consacrée pour parler du retour de l'aviation d'Afrique (armée de l'Air et Aéronautique navale d'Afrique du Nord et d'AOF) dans le giron des Alliés, son réarmement par ceux-ci et sa reprise des combats contre l'Axe. Elle est toutefois non seulement fautive mais aussi injuste. Contrairement à ce qu'elle sous-entend, la lutte contre l'ennemi n'a jamais été abandonnée, car ce serait faire peu de cas des forces

aériennes françaises libres qui n'ont cessé de se battre depuis fin juin 1940 en Grande-Bretagne, en Libye et sur bien d'autres fronts. Toutefois, il faut comparer ce qui est comparable : la France libre représentait 205 pilotes en mai 1942 [1], l'armée de l'Air de l'armistice en Afrique, plus de 1 500. Mais de quels pilotes s'agissait-il et de quels avions disposaient-ils ?

Une aviation désuète

Lors des débarquements alliés en Afrique du Nord, le 8 novembre 1942, Britanniques et Américains ont pu juger que les Français n'avaient rien perdu de leur pugnacité et de leur agressivité. Ils ont également noté qu'ils n'avaient rien perdu de leurs mauvaises habitudes : tactiques de combat surannées, absence de discipline, manque d'entraînement au tir aérien – trois leitmotifs que l'on retrouve dans la plupart des comptes rendus de combat des pilotes américains [2].

Quant au matériel utilisé en novembre 1942, il frisait l'obsolescence. La plupart des unités

alignaient encore des appareils qui avaient été pris en compte deux ans et demi plus tôt. Un exemple parmi d'autres : le D.520 n° 56, accidenté au GC II/3 le 21 juillet 1943, avait été livré le 14 mai 1940 et avait connu la campagne de France et celle de Syrie. Or, deux ans et demi à cette époque, c'était un laps de temps considérable; la RAF venait juste de prendre en compte le Spitfire Mk. IX et la Luftwaffe disposait déjà depuis six mois du Bf 109G, alors que l'armée de l'Air était toujours équipée de D.520 et de Curtiss H-75A.

La conférence d'Anfa

Le réarmement de l'armée française avait été évoqué dès septembre 1942 lors de contacts discrets entre des personnalités françaises, militaires et civiles, et des représentants de l'armée américaine. Ces prémices sont concrétisées le 23 octobre, au cours d'un entretien secret entre le général Clark et le représentant du général Giraud, le général Mast. Clark confirme le souhait du président Roosevelt de moderniser l'armée d'Afrique pour la voir

combattre aux côtés des Alliés le plus rapidement possible. Mast promet de faciliter cette action, notamment en limitant l'opposition aux débarquements alliés. S'appuyant sur les promesses des Américains, celui-ci trace alors les grandes lignes d'un vaste programme de réarmement, qui prendra le nom de " plan Mast ", un tantinet irréaliste et peu adapté aux véritables possibilités de l'armée française.

Pendant ce temps se déroulent les débarquements alliés qui rencontrent une résistance nettement plus forte que celle qui avait été envisagée. La conséquence immédiate est de créer un sentiment de méfiance chez les Américains qui craignent que l'esprit de Vichy ne soit encore tenace. Le général Henry H. Arnold, commandant en chef de l'USAAF, recommande que les pilotes français soient d'abord incorporés dans des unités américaines avant de former des escadrilles autonomes sous commandement US. En dehors de la loyauté, que les pilotes français démontreront rapidement, Arnold met le doigt sur les principaux problèmes à résoudre : barrière de la langue, capacité d'intégration et aptitude à la familiarisation avec le matériel américain.

Le 14 janvier 1943 s'ouvre la conférence d'Anfa (dans la banlieue de Casablanca) à laquelle participent Roosevelt, Churchill, le général Giraud et, d'une manière un peu distante, presque distraite, le général De Gaulle. Les Britanniques manifestent les mêmes réticences qu'Arnold, mais les Américains – en particulier le général Marshall et l'amiral King – sont décidés à faire confiance aux Français. Dans leur esprit, il n'est plus de question de

savoir si les Alliés doivent ou non réarmer les Français, mais de déterminer les quantités et les délais de livraison de matériel moderne. Giraud expose ses vues ambitieuses de création d'une force aérienne comprenant 500 avions de chasse, 300 de bombardement et 200 de transport, soit un total de 1 000 avions [3]. Un accord est signé par Roosevelt et Giraud le 24 janvier.

Fort de l'accord d'Anfa, le général Mendigal (commandant de l'Air en AFN) dresse des plans encore plus ambitieux que ceux de Mast et estime, d'une manière plutôt optimiste, que l'aviation sera sur le pied de guerre au 1er avril 1943. Lorsque le général Béthouart, chef de la mission militaire française, remet ses premières demandes au général Marshall, le 3 février, la situation des armées alliées sur le terrain est préoccupante.

Les débarquements alliés en Afrique du Nord ont eu deux conséquences directes : l'invasion de la zone libre en France et le débarquement en Tunisie de troupes et de matériel par les Allemands. Comprenant le danger qui pèse sur les arrières de Rommel, ceux-ci ont réagi avec brutalité en prenant tout le monde par surprise.

Révision à la baisse

La première demande de Béthouart est accueillie avec réserve par le général Marshall. Bien qu'à la suite d'un étonnant revirement, le général Arnold souligne désormais la nécessité de réarmer rapidement l'aviation française pour des raisons militaires, psychologiques et politiques, les chefs de l'état-major combiné (Joint Chiefs of Staff) n'en ramènent pas moins les prétentions françaises à moins de la moitié, soit 450 avions. Le plus gros problème signalent-ils est celui du transport, non pas tant des avions, puisque la plupart peuvent arriver en Afrique du Nord par leurs propres moyens, mais de toute la logistique indispensable au soutien d'une force aérienne en campagne (armement, munitions, carburant, matériel de piste, rechanges...). Or, à cette époque, la bataille de l'Atlantique bat son plein et les chantiers navals américains n'ont pas encore atteint leur plein rendement. Même en réquisitionnant la marine marchande française pour ces seuls transports [4], les délais d'acheminement doivent être revus à la hausse et les quantités à la baisse.

Les Britanniques, pour leur part, acceptent de tirer sur leurs ressources locales pour céder de quoi équiper trois groupes de chasse, l'*Air-Chief Marshal* Tedder (chef des forces aériennes alliées en Méditerranée) expliquant qu'il s'agit d'un effort exceptionnel qu'il ne sera pas en mesure de renouveler. En effet, seules les unités françaises basées en Grande-Bretagne et en AOF sont incluses dans le programme d'armement du *War Office*.

Le temps des malentendus

Non seulement le contentieux qui commence à se dresser entre les Français et les Alliés concerne les moyens mis à leur disposition, mais il va rapidement s'étendre à la doctrine d'emploi. Une parenthèse doit être ouverte ici. Entre les Français et les Alliés, d'une manière probablement inconsciente, les objectifs divergent. Pour les Français, la libération du territoire national constitue le seul but poursuivi, tandis que Britanniques et Américains ne veulent s'arrêter qu'à la capitulation totale de l'Allemagne. Les Français ne perçoivent les Alliés que comme de simples fournisseurs dont l'équipement doit leur permettre d'atteindre

leurs propres objectifs. Ce premier malentendu, diffus, non dit, mais latent, entraînera d'autres, d'autant qu'il puise ses racines dans les relations conflictuelles qu'entretiennent l'Air et la Terre.

Les mentalités ont peu évolué depuis juin 1940. Quand fin décembre 1942, le général Giraud rédige sa directive n° 2 constituant un corps de bataille accolé d'un corps blindé, il y adjoint un corps aérien expéditionnaire. On se retrouve dans la configuration de l'armée française de 1940 : une grande unité aérienne totalement subordonnée au commandement terrestre, peu manœuvrable et difficile à concentrer sur les points sensibles. Le général Mendigal, qui a immédiatement vu le défaut de la cuirasse, écrit à Giraud [5] : " Finalement, on est faible partout, on n'est fort nulle part ".

Comme on le verra dans la partie consacrée à l'engagement des unités, un groupe a déjà repris la lutte, presque par hasard. Il s'agit du GC 2/5 *Lafayette*. Le 17 février, les P-40 sont pris sous le feu des chars allemands, dont les avant-gardes ont percé à Kasserine. Sans en référer à une quelconque autorité alliée, le général Mendigal ordonne le repli du groupe. Cette initiative déclenche une tempête de protesta-

tions de la part de l'état-major américain, en particulier du général Spaatz, commandant des forces aériennes alliées en Afrique du Nord. Même si sur le plan tactique Mendigal a agi avec justesse, son cavalier seul est fort mal apprécié d'un commandement qui manie ses unités comme les pièces d'un gigantesque puzzle. Il lui est vivement conseillé de réviser ses méthodes s'il souhaite engager le reste de ses unités aux côtés des Alliés.

Cette brutale mise au point fait comprendre aux Français qu'ils doivent faire des concessions s'ils souhaitent demeurer dans la partie. Mendigal revient à la charge auprès de Giraud pour plaider la cause d'une aviation sinon indépendante – le pas semble trop grand à franchir – tout au moins autonome. Il se doute pourtant que sa solution, qui fait une place trop large au compromis, ne sera pas jugée satisfaisante par les Alliés. Elle ne l'est pas, en effet, car ceux-ci craignent par-dessus tout que le corps aérien constitué par les Français échappe à l'autorité de leurs grands commandements et par des décisions malencontreuses contrarie leurs plans stratégiques à long terme.

Indépendance et fusion

Le 3 juin 1943, Mendigal cède sa place de commandant en chef des forces aériennes d'Afrique au général Bouscat. Commandant la ZOAE en 1940, mis en congé d'armistice en novembre 1940 et revenu aux affaires deux ans plus tard comme commandant des forces aériennes d'Afrique du Nord, Bouscat a été le principal artisan de la prise de contact entre De Gaulle et Giraud. Il est aussi un farouche partisan de l'indépendance de l'aviation et semble disposer de puissants appuis puisqu'il vient d'être nommé à ce poste avec la bénédiction du Comité français de libération nationale d'Alger.

À peine installé dans son fauteuil, il s'entretient avec l'*Air-Vice Marshal* Wigglesworth, bras droit de Tedder. Celui-ci est très clair : l'organisation actuelle ou envisagée de l'aviation française est le principal obstacle à son réarmement. Le 10 juin, Bouscat écrit un long mémorandum à Giraud dans lequel il expose son point de vue. Non seulement, il demande l'indépendance de l'aviation, mais il réclame la création d'une autorité politique

ayant autorité dans le domaine de l'organisation, de l'administration et de l'industrie ! Bien évidemment, Giraud refuse tout net et ce mémorandum crée un véritable tourbillon dans les milieux de la Terre et de la Marine. La réaction à ses écrits contraint Bouscat à un peu plus de mesure, ce qui ne l'empêche pas de dissoudre dès le 30 juin le corps aérien expéditionnaire que le général Gama était en train de former.

Mais, de fortes, très fortes, pressions ont dû être exercées sur Giraud, car il existe d'autres enjeux qu'il ignore probablement. Le 1er juillet, il accepte d'octroyer à l'aviation son indépendance à la double condition que Bouscat ne cherche à obtenir aucune fonction politique et que l'Aéronautique navale reste sous la coupe de la Marine. La partie est bien engagée. Elle est gagnée définitivement le 3 juillet, lorsque qu'intervient la fusion entre les forces aériennes françaises libres et l'aviation d'Afrique. Bouscat devient ainsi le premier chef d'état-major d'une armée de l'Air indépendante.

Car, le général Valin, commandant les FAFL, dans un suprême sacrifice politique, a accepté de s'effacer au moment de la fusion entre les deux factions jadis opposées, premier pas vers la réconciliation nationale voulue par le général De Gaulle. Il n'entre pas dans nos intentions de discuter la manière dont cette fusion a été ressentie par les aviateurs. Disons, cependant, que les choses ne se sont pas passées d'une manière aussi idyllique qu'elles sont souvent présentées " officiellement ". Par chance, les unités FAFL étaient suffisamment éloignées géographiquement des unités de

l'ancienne aviation de l'armistice pour que les tensions ne soient pas perceptibles sur le terrain. Les ressentiments n'en seront pas moins vifs et durables. D'ailleurs, le 3 décembre, Bouscat est contraint de diffuser une note de service interdisant que soient abordés " tout sujet de conversation ayant un caractère politique, toute discussion portant sur la position de la France avant ou après l'armistice, toute controverse politique et militaire et, d'une manière générale, tout sujet sur lequel un point de vue énoncé risque d'amener une contradiction ".

Les écoles

Il faut glisser ici un mot sur les écoles. Leur existence est alors capitale pour les forces aériennes françaises renaissantes. Il ne faut pas oublier que sur 22 969 membres du personnel navigant de l'armée de l'Air en avril 1942 [6], près d'un tiers se trouve en métropole, mais en ce qui concerne le personnel des écoles, la proportion est de 75% ! Si l'aviation entend jouer un rôle actif dans la libération de la France, il est alors impératif de développer les écoles.

Le 1^{er} janvier 1943, s'ouvrent l'école d'application du personnel navigant (EAPN) à Marrakech et l'école de l'Air au Maroc. Elles sont

suivies par l'école de perfectionnement de Kasbah Tadla et l'école de tir et de spécialités à Agadir. Alors que ces centres sont exclusivement destinés à un personnel déjà qualifié, les Américains mettent à la disposition des Français plusieurs écoles aux États-Unis pour la formation complète de nouveaux navigants, comme celles de Craig Field (AL) pour la chasse et Turner Field (GA) pour le bombardement. Les Alliés installent enfin des centres de transformation, pour les avions britanniques à Sétif, pour les chasseurs américains à Bertheaux et pour les bombardiers américains à Téliergma.

Les délais s'allongent

Du côté du réarmement, les choses traînent en longueur. Non compris les P-40 du 2/5 Lafayette hors dotation, au 15 juin, les Français n'ont reçu que 126 avions, provenant tous des dépôts américains en Afrique du Nord : 90 P-39 pour rééquiper quatre groupes de chasse, 21 A-35 pour l'entraînement des mitrailleurs au sein du GB 1/32 et 15 UC-78 pour les liaisons. En raison d'une maintenance cauchemardesque (une révision générale pour 30 heures de vol), les A-35 seront finalement répartis entre les écoles, les sections de liaison et des unités " polyvalentes ", telles que le GB 1/32. Les premiers P-39 sont affectés aux 3/6 *Roussillon*, 1/5 *Champagne* et 1/4 *Navarre* à raison de 25 appareils par groupe. Ce sont des P-39N prélevés sur les stocks US, qui seront ultérieurement remplacés par des P-39Q neufs à partir de mai 1944. Enfin, les UC-78 sont versés en priorité au GT 1/23, qui traîne ses sept derniers LeO 451 à bout de souffle.

De leur côté, les Britanniques prélèvent sur leurs stocks de quoi transformer deux (puis trois) groupes sur Spitfire et un sur Hurricane. Le nombre précis n'est pas connu, car la situation administrative de ces appareils est particulièrement embrouillée. La plupart sont simplement prêtés. Or, si les Français ne sont pas en mesure de les restituer (avions accidentés ou perdus en opérations), ils sont déclarés versés à l'armée de l'Air, mais pas nécessairement de manière rétroactive. Comme les dernières régularisations ont lieu en novembre 1945, on trouve ainsi dans les listes de cessions de Spitfire à l'armée de l'Air des appareils détruits deux ans auparavant ! Outre des Mk. V passablement usés, la RAF verse quelques Mk. VIII et Mk. IX à l'été 1943 pour l'interception à haute altitude, avant de transformer définitivement les trois groupes sur Mk. IX à partir de septembre 1944.

Le premier groupe transformé est le GC 2/7 *Nice* qui perçoit sa première dotation de Mk. V début mars 1943. Il va être brièvement engagé

dans la campagne de Tunisie. Nous en reparlerons plus loin.

Le “ Plan VII ”

Le 8 août 1943 se déroule à Alger une conférence à laquelle participent notamment l'*Air-Chief Marshal* Tedder et son adjoint au Mediterranean Air Command, deux représentants américains des Northwest African Air Forces et bien évidemment le général Bouscat. Ouvrant la séance, Tedder informe les Français de la création d'un comité anglo-américain pour la mise en œuvre du réarmement des unités aériennes françaises. Il s'agit, en effet, de s'assurer que chaque groupe prêt à entrer en opérations dispose des effectifs et des réserves nécessaires avant de passer à la transformation d'un autre groupe. Une fois déclarée opérationnelle, chaque unité sera mise à la disposition du haut commandement allié qui l'emploiera en fonction des besoins du front. Enfin, les unités entreront en opérations de manière graduelle, commençant par des patrouilles côtières pour familiariser les pilotes aux méthodes de combat alliées sous les ordres de la *Northwest African Coastal Air Force*. Ensuite, et seulement lorsque ses performances auront atteint le niveau souhaitable, chaque unité pourra être engagée dans des opérations offensives sous la coupe de la *Northwest African Tactical Air Force*.

Le général Bouscat expose son propre programme de réarmement, baptisé “ Plan VII ”,

préalablement approuvé par les autorités politiques françaises. Outre les effectifs en personnel, ce plan établit la future composition de l'armée de l'Air en juillet 1944 :

- 8 groupes de chasse, 4 de bombardement, 1 de reconnaissance, 6 de surveillance côtière et 4 de transport en Méditerranée;
- 4 groupes de chasse, 1 groupe de bombardement moyen et 2 groupes de bombardement lourd en Grande-Bretagne;
- 2 groupes de chasse sur le front russe.

Ce plan est approuvé par le général Arnold le 1er octobre, mais à la suite de nombreuses difficultés techniques, il n'est pas entériné par le comité avant le 28 janvier 1944 et les premières livraisons d'avions américains neufs n'interviendront pas avant septembre 1944.

Du côté français, une profonde réorganisation a eu lieu entre-temps, avec la création de grands commandements et du premier commandement opérationnel : la 1ère escadre de chasse, confiée au commandant Papin-Labazordière, le 1er novembre 1943 et regroupant les trois unités équipées en Spitfire (GC 1/3, 1/7 et 2/7). C'est à cette époque que, malgré d'énergiques protestations de la part des anciens Français libres, toutes les unités des forces aériennes sont autorisées à adopter le nom d'une province française.

Barrière linguistique

Les problèmes entre Français et Anglo-Saxons ne se limitent pas aux considérations stratégiques. Comme l'a anticipé le général Arnold, la barrière linguistique constitue un grave handicap. Marcel Vigneras [7] cite en exemple le malentendu né d'une mauvaise traduction d'une lettre de Giraud à Marshall dans laquelle il parle “ *du programme d'armement que nous avons arrêté* ” et qui a été traduit par “ *the program which we have held up* ”, laissant à penser que le programme avait été stoppé et non décidé (*drawn up*). Dans le domaine aéronautique, il n'a pas été prévu de documentation technique en français à l'attention des person-

nels chargés du remontage et de l'entretien des matériels. Si le *War Department*, comprenant l'urgence de la situation, lance un vaste programme de traduction dès mars 1943, la plupart des avions américains sont livrés sans manuel, même en anglais, ceux en français n'arrivant guère avant avril 1944.

Malgré ces petits tracas, au début de l'année 1944 les difficultés majeures sont aplanies et l'armée de l'Air peut enfin envisager de participer d'une manière active aux opérations contre l'Allemagne.

- [1] Histoire de l'Aviation Militaire Française – C.Christienne & P.Lissarague – Lavauzelle, Paris, 1980.
- [2] L'Aviation de Vichy au Combat - Tome I – C.J.Ehregardt & C.F. Shores – Lavauzelle, Paris, 1985.
- [3] Il n'est bien entendu pas uniquement question de l'aviation et le réarmement concerne aussi bien l'armée de Terre que la Marine.
- [4] Les Alliés ont déjà réclamé la mise à leur disposition de 165 000 tonnes.
- [5] Les Armées Françaises Pendant la Seconde Guerre Mondiale – Actes du colloque international de 1985 – Communication de P. Facon p. 339.
- [6] L'Armée de l'Air de Vichy – C.d'Abzac-Epezy – SHAA, Vincennes, 1997.
- [7] Rearming the French – M.Vigneras – Office of the Chief of Military History, Washington, 1957.