



14 mai 1918

Création de la Division Aérienne

Masse et autonomie ou dispersion dans les Corps d'armées ?

Alors que l'emploi de l'aviation s'est très largement répandu dans les armées des différents belligérants depuis le déclenchement de la Première Guerre mondiale, de nombreux débats agitent les états-majors quant au concept d'emploi. Dans ce domaine, la France ne jure alors que par un emploi tactique de l'aviation. Deux écoles de pensée tendent à apparaître dès 1916. La première voit l'avion comme un auxiliaire des troupes au sol. Elle préconise une prépondérance de la reconnaissance, réalisée par des escadrilles utilisées en appui de l'artillerie, aux ordres des Corps d'armée. La seconde imagine un emploi autonome de l'aviation, réunie à la disposition du Groupe d'Armées afin de pouvoir agir en masse sur le champ de bataille au moment opportun.

Couplées à certains dysfonctionnements notamment matériels et logistiques, ces querelles doctrinales ne sont pas sans conséquences sur l'efficacité de l'aviation, par exemple lors de la bataille du Chemin des Dames, au printemps 1917. La situation évolue cependant lorsque le général Pétain prend le commandement de l'armée française et que le colonel Duval arrive à la tête de l'Aéronautique militaire, le 2 août.

L'Aéronautique militaire réorganisée

Issu de l'infanterie, Maurice Duval a déjà commandé l'aéronautique d'une armée et n'est donc pas étranger au fait aérien lorsqu'il prend ce poste. Constatant « l'effroyable désordre » de l'Aéronautique française, il commence par réorganiser la production aéronautique. Celle-ci est rationalisée autour des modèles d'avions les plus modernes. La priorité est désormais accordée à la chasse (*SPAD XIII*) et au bombardement (*Breguet 14*), dont les effectifs sont doublés. L'entraînement est également codifié. L'accent est mis sur le travail collectif plutôt que sur la recherche de l'exploit individuel. Enfin, il met sur pied en février 1918 les premières escadres aériennes, suivies le 10 mars par la création d'une aviation réservée, subordonnée aux groupes d'armées. Elle doit selon lui « assurer la maîtrise absolue de l'air dans les régions voulues ».

Quelques jours plus tard, celle-ci est lancée dans la bataille lors de l'offensive allemande du Printemps, le 21 mars 1918 en Picardie. Rapidement déployés et engagés en masse, les appareils français gagnent rapidement la maîtrise de l'air et désorganisent les mouvements allemands.

La Division Aérienne

L'aviation réservée ayant prouvé son efficacité, Duval décide de pousser plus loin son idée. Promu général de brigade le 19 avril 1918, il crée le 14 mai la Division Aérienne (DAé) dont il prend le commandement. Composée de six groupes de chasse et de dix groupes de bombardement (dont un italien) réunis en quatre groupements mixtes, la DAé représente une force de 600 appareils mis à la disposition exclusive du Grand quartier général (GQG) et prête à l'emploi en masse sur le front.

Une telle concentration de moyens n'est pas sans soulever des oppositions. Les commandants d'Armées, notamment, n'y voient qu'une force auxiliaire qui ponctionne leurs moyens aériens et évoquent les liaisons difficiles entre elles et la DAé.

Engagée dans toutes les offensives françaises à partir de juin 1918, la Division Aérienne donne de bons résultats en gagnant la supériorité aérienne partout où elle est envoyée. La création d'une seconde division aérienne est planifiée pour 1919 puis annulée après l'Armistice.

Unité sans équivalent à l'époque, la Division Aérienne est la première forme d'aviation autonome de l'Histoire militaire française. Pour autant, sa vocation essentiellement tactique ouvre la voie aux débats doctrinaux qui agiteront l'aviation française pendant les vingt années suivantes.

Adjudant Thomas Wagner, rédacteur au CESA

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

