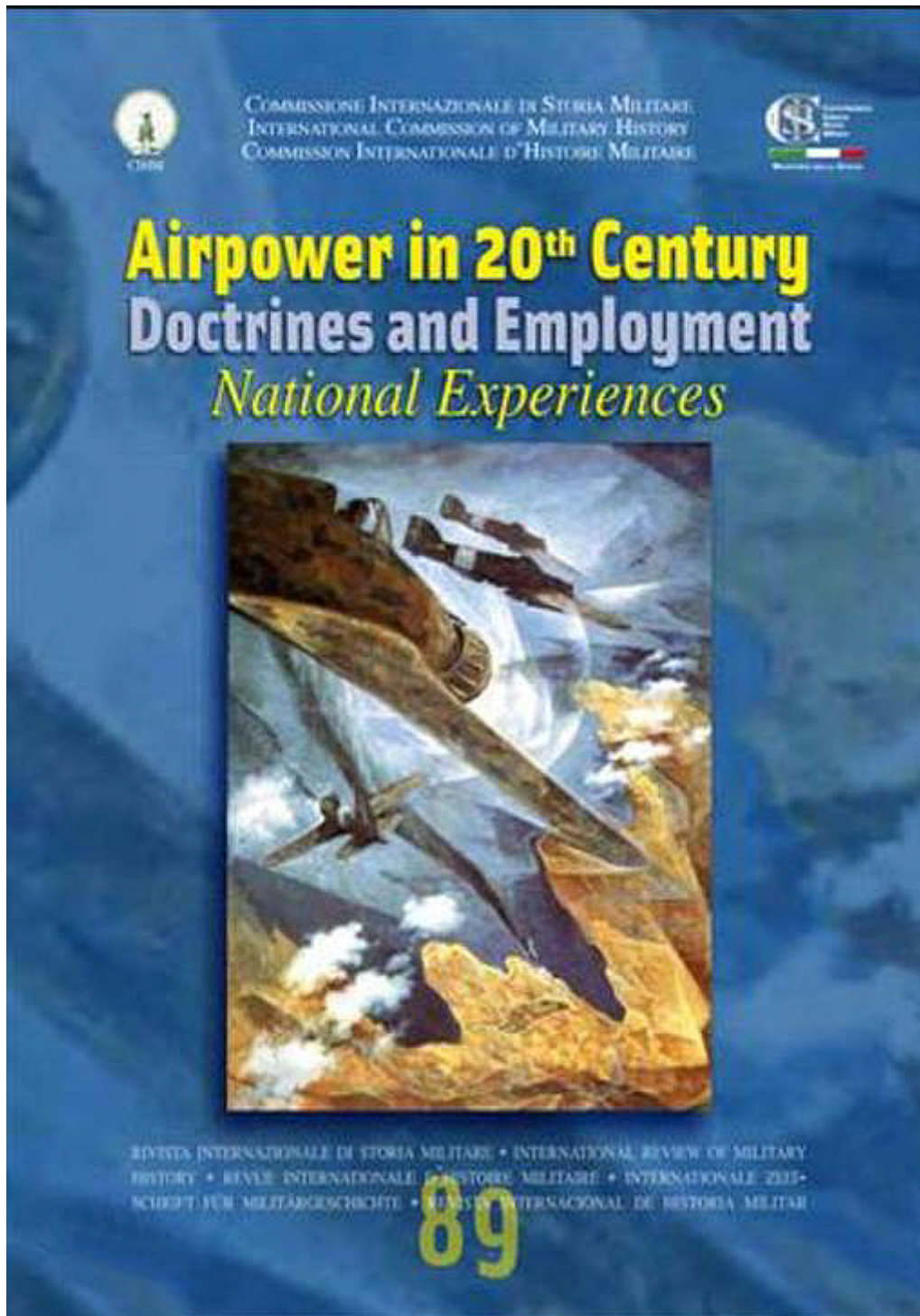


**AIRPOWER IN 20 TH CENTURY
DOCTRINES AND EMPLOYMENT
NATIONAL EXPERIENCES**

Extrait

Texte de Patrice Facon : L'Armée de l'Air Française face aux armistices de juin 1940



Si Vuillemin a fait passer près d'un millier d'avions de l'autre côté de la Méditerranée, c'est certainement pour empêcher leur destruction et leur capture, mais aussi avec l'intention bien arrêtée de poursuivre le combat. Le 17 juin, le commandant en chef des forces aériennes envisage en effet « *une offensive brutale et puissante sur le sud de la péninsule italienne, la Sicile et la Libye, après que les forces de bombardement nécessaires auront été concentrées en Afrique du Nord, sous les ordres du général Bouscat* ».

Ordre particulier n 55 du général commandant en chef les forces aériennes, 17 juin 1940, SHD/ DAA 1D2.

Quelques témoins, dont le capitaine Stehlin, chef du groupe de chasse III/6, mettront en doute après la guerre une telle intention et accuseront le haut commandement aérien d'avoir menti aux pilotes et aux équipages afin d'éviter qu'ils ne gagnent Gibraltar ou Malte lors de la grande migration vers l'Afrique du Nord. Cet officier écrira : « *Le général Vuillemin a-t-il réellement cru, en donnant l'ordre () que la France pourrait continuer à faire la guerre contre l'Italie, après avoir conclu un armistice avec l'Allemagne ? J'aurais dû comprendre que le général Bergeret avait signé, pour le commandant en chef et son major général, une mesure de précaution contre la tentation d'un atterrissage à Gibraltar. J'ai toujours amèrement regretté de m'être laissé tromper aussi grossièrement* ».

Stehlin Paul ; témoignage pour l'histoire, Paris, Robert Laffont, 1964

Instruction personnelle et secrète pour le général pour le général commandant en chef les forces aériennes et les forces terrestres antiaériennes en Afrique du Nord, 20 juin 1940, SHD/DAA 1D2.

Ce jugement a posteriori manque sans doute de mesure et le général Mendigal, un des collaborateurs les plus proches de Vuillemin, le rejettera totalement quand il apportera son témoignage, vers la fin de sa vie. S'il est un fait avéré, c'est qu'aucun accord n'a été conclu avec l'Allemagne lorsque le mouvement commence, le 18 juin. Deux jours plus tard, le colonel Heurtaux, un grand as de la guerre, successeur du général d'Harcourt à l'inspection de la chasse, dont l'honnêteté et le patriotisme ne peuvent être contestés, informe des pilotes réunis à Ussel que la lutte va continuer sur l'autre rive de la Méditerranée, au moins pour l'aviation. En vérité, c'est ce même jour, alors qu'il apprend la teneur des discussions préliminaires à l'armistice avec les Allemands, que l'opinion de Vuillemin évolue. Le commandant en chef fait alors savoir que, dans le cas où l'arrêt des combats inclurait l'Afrique du Nord, il faudrait respecter avec la plus grande rigueur les clauses imposées par l'ennemi. « *La rupture, du fait de l'armée de l'Air, des clauses d'un armistice, précise-t-il, entraînerait inévitablement la reprise des hostilités, l'occupation totale du territoire français, la disparition de l'armature gouvernementale et, finalement,*

de la Nation française. Il est inutile d'insister sur les conséquences d'une telle hypothèse : elle équivaudrait en fait pour la France à un véritable esclavage ».

Une fois encore, au nom d'une logique de la sauvegarde et de la préservation de l'aviation française dont il s'est fait le défenseur zélé, Vuillemin agit dans le sens qui lui paraît le mieux convenir. Il dépêche le général Bouscat en Afrique du Nord avec la mission de prendre toutes les mesures nécessaires pour empêcher des actes qui pourraient remettre en cause les engagements pris par les autorités françaises. Tâche difficile et ingrate au demeurant que celle qui consiste à convaincre les aviateurs repliés au Maroc, en Algérie et en Tunisie de ne pas commettre l'irréparable. Il faut faire *« comprendre à chacun, avance cet officier de haut rang, la nécessité de respecter les clauses d'un armistice et la noblesse qu'il y a à faire face sans révolte au destin malheureux »*.

Les bonnes paroles ne suffisant pas, des mesures de surveillance des avions et de mise sous clé des réserves de carburant et de munitions sont décidées et appliquées. Le 23 juin, instruit des dispositions définitives de l'armistice franco-allemand, Vuillemin ordonne aux zones d'opérations Centre et Alpes de suspendre le transfert des avions vers l'Afrique du Nord et de ne plus détruire le matériel, ni les munitions et les équipements abandonnés sur les aérodromes de métropole. Il demande aussi aux navigants de ne quitter sous aucun prétexte les bases sur lesquelles ils se trouvent en vue de rejoindre un territoire étranger, soucieux de ne pas s'exposer aux représailles prévues par la convention négociée à Rethondes. Le 24, tout de suite après la signature de l'armistice de Turin, l'idée d'une grande offensive aérienne contre l'Italie est remise. A ce moment, 16 groupes de chasse, 22 groupes de bombardement et 10 groupes de reconnaissance sont en Afrique du Nord, capital en tout point important, et 12 de chasse, 10 de bombardement ainsi que 4 de reconnaissance sont restés en France. Toutes ces unités sont promises à la dissolution pure et simple et leurs avions destinés à être ferrailés sans autre forme de procès. La reprise en main de l'Armée de l'Air Le message adressé à ce moment par le chef de l'aviation à toute l'armée de l'Air a pour dessein de calmer les esprits, tout en laissant subsister quelque espoir : *« Le commandant en chef n'ignore pas l'immensité du nouvel effort, du nouveau sacrifice qu'il demande. Mais il sait qu'il peut compter sur tous les chefs, tous les équipages, comme sur le personnel non navigant, pour que l'honneur de la France qu'ils ont si vaillamment défendue et sont prêts à défendre encore, ne soit pas terni par un manquement aux engagements qui pourraient être pris »*.

Cette prise de position est quelque peu éloignée de celle que Pierre Cot décrira depuis son exil forcé aux Etats-Unis, vers la fin de la Seconde Guerre mondiale :

« En juin 1940, le général Vuillemin combattit la proposition d'armistice, il voulait que la France continuât la lutte aux colonies. () Je ne me suis jamais posé la question de savoir quelles étaient ses opinions politiques. Mais j'imaginerais mal ce paysan du Centre, au sourire si fin, tombant dans les grossièretés du fascisme. Ayant le tempérament d'un démocrate, il en avait sûrement l'âme. Son erreur principale avant la guerre Ibidem et jusqu'à à l'armistice, fut de laisser faire ceux qu'on avait placés sous ses ordres, notamment les généraux Têtu et Bergeret, véritables artisans de la défaite aérienne ; ce fut ensuite de confondre le patriotisme avec la discipline en ne se révoltant pas contre le maréchal Pétain ; toute l'armée de l'Air l'aurait suivi s'il avait, dès le premier jour, imité de Gaulle. Mais par tout ce qu'il a fait depuis, le général Vuillemin a su réparer ses erreurs ».

Bouscat lui aussi y va de son discours lorsque, confronté aux premières désertions vers Gibraltar, il tance les aviateurs désormais oisifs sur les bases d'Afrique du Nord. L'officier général, lui aussi dans le doute, n'en hésite pas moins sur l'attitude à adopter : *« En fin de compte, je pris la parole. Ma conviction ne dut pas paraître très ferme. Manifeste, par contre, fut ma gêne. Je restai dans des généralités et ne montrai pas une flamme que je n'avais pas ».*

Parmi les pilotes et les équipages encore sous le coup des combats livrés depuis le 10 mai, le mécontentement, voire le désespoir sont en effet palpables. Le capitaine Stehlin rapporte la colère qui s'empare de tous ses camarades aviateurs lorsque survient la nouvelle de l'arrêt des combats avec l'Italie et l'interdiction de prendre l'air qui s'applique aux avions déployés sur les terrains d'Afrique du Nord : *« La tromperie a été en deux parties, d'abord pour nous amener en Afrique du Nord, puis nous réduire à l'immobilité, faute de carburant ».*

Une reprise en main est d'autant plus nécessaire aux yeux des chefs qui se sont ralliés à la cause de l'armistice et à l'obéissance au pouvoir en place Pétain est alors le président du conseil en titre que des résistances se dessinent au sein du haut commandement aérien. Vers la mi-juin, le général d'Astier de la Vigerie, avouant son désarroi mais aussi son désir de continuer la lutte dans l'empire colonial, est convaincu que tout est encore possible. A son sens, la plupart des navigants, convaincus que l'armée de l'Air n'a pas été vaincue, sont partisans d'une poursuite du combat. *« L'on répugnait à imaginer qu'une troupe au moral élevé et disposant d'un matériel important fût soumise à la dure loi d'une défaite consommée par d'autres, explique-t-il. Elle devait échapper à la reddition en se réfugiant en Afrique du Nord, d'où elle serait en mesure, avec un ravitaillement minimum, de reprendre ensuite la lutte. Encore fallait-il être*

assuré de la résistance de ce territoire placé sous l'autorité du général Noguès et de l'appoint essentiel apporté par notre flotte ».

Cot, Pierre, *Le procès de la République*, New York, 1944,

Bouscat, René, *De Gaulle-Giraud, dossier d'une mission*, Paris, Flammarion, 1967, p. 7

Stehlin, Paul, *op. cit.*

Astier de la Vigerie, François, général (d'), *Le ciel n'était pas vide*, Paris, 1952, p. 251.

A l'instar de tous les aviateurs, l'ancien commandant de la zone d'opérations aériennes Nord se dit certain que si l'armée de Terre a bel et bien été battue, il n'en est rien de la Marine et de l'armée de l'Air qui sont désormais des atouts de première grandeur dans l'esprit de ceux qui s'opposent à la solution d'un armistice. Les forces importantes réunies en Afrique du Nord lui semblent à la fois prêtes et capables de se battre. Aussi s'empresse-t-il de prendre des contacts, d'abord auprès de l'amiral Darlan, dont l'ascendant sur l'aviation de chasse est réel et profond, enfin Vuillemin qui ne le reçoit pas mais lui envoie Mendigal et Bergeret. Le premier lui semble résigné à l'idée d'arrêter la guerre, le second avance qu'il faudra apprendre à *« ruser avec l'ennemi pour tirer le meilleur parti de la défaite »*. Du côté des hommes politiques, le fatalisme domine, hormis chez Georges Mandel, un des adversaires déclarés de l'armistice, qui paraît intéressé par son projet. Mieux, l'ancien ministre lui demande de venir à Tours afin d'en discuter : *« Le 13 juin, M. Mandel me mande à Tours, où siège le gouvernement. Quand j'y arrive, le 14, le gouvernement a repris la route vers le sud ; il ne reste plus, dans cette ville déjà éprouvée par les bombardements, que les échos de conseils suprêmes tumultueux troublés par des présences indésirables. Enfin, le 15, je rejoins Mandel à Bordeaux. Dans son antichambre, je croise Jeanneney et Herriot très fermes dans leur opposition à la capitulation, Kérillis enflammé qui m'embrasse, plus loin, Jean Mistler que j'ai rencontré quelques jours auparavant, partisan déterminé de la lutte à outrance ; il me déclare aujourd'hui, avec autant de conviction, qu'il ne peut apprécier la situation militaire et s'en rapporte à l'avis du maréchal Pétain et du général Weygand. () Voilà Mandel dans son bureau. Il me questionne sur la situation actuelle de l'aviation et ses possibilités d'emploi en Afrique du Nord ; il me parle de la flotte sur laquelle il pense que l'on peut compter ; et puis son langage devient violent, il s'indigne des projets de capitulation ; il dénonce l'erreur commise en appelant Pétain et Weygand aux conseils du gouvernement ; ses termes sont si crus qu'il est difficile de les écrire. Quand je lui donne mon opinion dont je peux croire qu'elle reflète encore celle de la grande majorité des aviateurs et le conjure de continuer la lutte en Afrique du Nord, son ton change et c'est avec une pointe de découragement qu'il ajoute : « Je ne peux rien tout seul ; un Juif ne peut pas prendre en main,*

aujourd'hui, les affaires de la France. Quant à Reynaud, le fera-t-il ? Je n'en suis pas sûr ».

Aussitôt, le général Vuillemin lui adresse des remontrances, craignant sans doute qu'une ligne de faille se produise au sein de l'armée de l'Air, avec toutes les conséquences tragiques qui pourraient en résulter. Les sanctions ne tardent pas à tomber puisque La Vigerie est relevé de son commandement par le général Pujo, ministre de l'Air du cabinet Pétain récemment constitué, et éloigné à la tête des forces aériennes au Maroc. *« Mon incertitude ne devait pas être de longue durée ; convoqué au ministère, je m'y rendis le 20 juin. Le ministre Pujo me fait recevoir par le chef d'état-major général Picard que je connais de longue date. Celui-ci m'annonce ma nomination au commandement de la région aérienne du Maroc. Ma visite à Mandel a troublé certains membres du gouvernement et on m'éloigne ; en termes amicaux mais formels. Picard me conseille de rejoindre mon poste le plus tôt possible et de me garder à carreau car il a été sérieusement question de m'arrêter. Si je peux garder un doute sur la portée de cet avertissement, il va être vite dissipé ! En quittant le bureau du chef d'état-major, je traverse la salle des pas perdus où sont réunis, par petits groupes, une centaine d'officiers des arrières, administration centrale, services, organismes territoriaux ; tous, sur mon passage, se détournent avec affectation. C'est bien la disgrâce. () Aux yeux de ces aviateurs d'antichambre, je suis devenu l'aventurier ».*

En réalité, l'heure est partout à la résignation et à l'obéissance. La logique de la soumission aux instructions des autorités en place et de la survie l'a emporté sur toute velléité de continuer la lutte. Peut-on en l'occurrence parler de logique ? Ne vaut-il pas mieux évoquer le terme de devoir ? A ce propos, les cadres exhortent leurs hommes à ne pas écouter les bruits et les rumeurs qui circulent, à rester unis, à ne pas imiter les Tchèques et les Polonais qui embarquent à bord des bâtiments prêts à appareiller pour l'Angleterre depuis les ports de l'Atlantique ou de la Méditerranée. Le 25 juin, alors que l'armistice entre en vigueur, un aviateur note dans le journal de marche de son groupe de bombardement : *« On doit rendre les avions indisponibles pour que personne ne puisse partir à Gibraltar et aller continuer à combattre les Allemands aux côtés de nos alliés. Beaucoup parlent de le faire, il faut attendre ».*

Un autre rapporte : *« Beaucoup se demandent où est leur devoir ; plusieurs envisagent de gagner et certains gagnent en fait, par la voie des airs, la zone britannique pour pouvoir continuer la lutte aux côtés de nos alliés ».*

C'est ainsi que se dessinent les choix fondamentaux et les destinées si lourdes de conséquences qui attendront ceux qui choisiront un chemin ou l'autre. Le grand schisme de l'an 1940 est déjà en marche.

Historique de l'aviation de chasse pendant la campagne de 1940, s. d., SHD/DAA 3D Ibidem.

Mise en page : François-Xavier BIBERT – Septembre 2020

Cette page est une annexe à :



[L'histoire du Groupe de Chasse GC III/6](#)

faisant partie du :

[Site personnel de François-Xavier Bibert](#)